



TÉCNICO
LISBOA

**AS NOÇÕES DE VALOR E SERVIÇO
NO ESPAÇO PÚBLICO**
ENSAIO DE UM MÉTODO NO CASO DAS AVENIDAS NOVAS

Emanuel Rufino Lobo da Costa Vaz

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
ARQUITECTURA

Orientadores: Prof. Doutor Pedro Filipe Pinheiro de Serpa Brandão
Prof.^a Doutora Maria do Rosário Sintra de Almeida Partidário

Júri

Presidente: Prof.^a Doutora Maria Alexandra de Lacerda Nave Alegre
Orientador: Prof. Doutor Pedro Filipe Pinheiro de Serpa Brandão
Vogal: Prof. Doutor Jorge Manuel Gonçalves

Maió 2014

RESUMO

A crescente valorização da sustentabilidade urbana nos últimos anos refletiu-se na preocupação com a qualidade do espaço urbano. Simultaneamente, a concorrência entre cidades pela atração de investimento e criação de emprego, resultou no reconhecimento do valor gerado por espaços públicos de sucesso. Face ao carácter multifacetado do espaço público e aos múltiplos critérios e perspectivas disciplinares de avaliação, perceber como esse espaço beneficia e cria valor em diversas áreas da sociedade, permite uma melhor compreensão do que faz com que este tenha sucesso.

Analisar o elo de ligação entre a qualidade do espaço público e o valor económico será uma forma de avaliar a qualidade do mesmo. O principal objetivo desta investigação foi experimentar um método de avaliação da qualidade do espaço público, e o secundário foi então relacionar a qualidade do espaço urbano com o valor e o serviço prestado.

Foram analisadas três vias nas Avenidas Novas, Lisboa de forma a experimentar um método de avaliação de qualidade. Posteriormente foi comparado o valor económico gerado por cada avenida com a sua avaliação. O trabalho de campo consistiu na observação criteriosa com base num quadro de avaliação e na realização de entrevistas às principais partes interessadas pela criação de valor económico através do espaço público. Através da análise foi possível concluir que um espaço público de qualidade tem benefícios económicos que não são devidamente reconhecidos no geral, tornando-se essencial a sensibilização para estes benefícios para estimular a melhoria da qualidade dos espaços públicos e a sustentabilidade económica dos mesmos.

Palavras chave:

Valor, Serviço, Sustentabilidade, Espaço público, Método de avaliação, Qualidade

ABSTRACT

Urban sustainability has nowadays become an increasingly relevant issue, directly affecting the importance given to public space quality. Intercity competition for jobs and investments have encouraged local authorities to pay greater attention to issues such as urban quality. Urban quality assessment has been a necessary tool in order to understand what makes a good public space, and also understand what its effects on society are.

The link between urban space quality and economic activity will aid the process of measuring the quality through its added value. The main goal of this investigation is to experiment an urban quality assessment method, and secondly to link urban quality to the value and service of urban design. This study observed the effects of urban space quality improvements and service on local businesses.

Tree streets of the neighborhood of Avenidas Novas in Lisbon were analyzed in order to experiment an urban quality assessment tool, and then compare the economic value created by each street with each one's overall urban quality. The fieldwork was divided in to two: one part was based on observation respecting a group of quality assessment guidelines; while the other part involved interviews to the main stakeholders. This analysis demonstrated that public space has an important role on economy, but it is underestimated by the general population, therefore it is vital to raise the awareness of the benefits of a well-designed urban space, in order to encourage quality improvement in public spaces and economic sustainability in the future.

Keywords:

Value, Service, Sustainability, Public Space, Quality Assessment

ÍNDICE GERAL

RESUMO	i
ABSTRACT	iii
ÍNDICE GERAL	v
ÍNDICE DE FIGURAS	ix
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS	xv
Capítulo I. INTRODUÇÃO	1
1. Objeto e justificação do tema	3
2. Objetivos	3
3. Metodologia	4
4. Problemática e questões inerentes	5
5. Organização	5
Capítulo II. ENQUADRAMENTO TEÓRICO	7
1. Estado da Arte e Bibliografia anotada	9
1.1 Avaliação da qualidade dos espaços públicos	9
1.2 As dimensões do espaço público	13
1.3 Espaço público e valor económico gerado	19
2. Epistemologia – Revisão Teórica	22
2.1 Como se define um espaço público	22
2.2 Qualidade no espaço público	25
2.3 Valor gerado no espaço público	27
3. Espaço público e função comercial - Nota histórica	29
4. O urbanismo comercial em Portugal	38
5. Política de cidades e espaço público	45
Capítulo III. CARACTERIZAÇÃO DO CASO DE ESTUDO	47
1. Evolução histórica das Avenidas Novas	49
2. Caracterização socioeconómica das Avenidas Novas	56
3. Projeto de requalificação da Avenida Duque d'Ávila	61

Capítulo IV. METODOLOGIA DE ANÁLISE	65
1. Objetivo das entrevistas e dos inquéritos	68
2. Descrição do processo de contagem.....	69
2.1 Atividades analisadas	70
3. Critérios e métodos de avaliação da qualidade no espaço público.....	71
3.1 Avaliação qualitativa do espaço – critérios gerais	72
Capítulo V. ANÁLISE DO CASO DE ESTUDO	79
1. Relatório das entrevistas e dos questionários	81
1.1 Agentes imobiliários de Lisboa	81
1.2 Comerciantes das Avenidas Novas.....	82
1.3 Moradores da Avenida Duque d’Ávila	84
2. Avaliação Qualitativa.....	85
2.1 Avenida Duque d’Ávila.....	85
2.2 Avenida 5 de Outubro	92
2.3 Avenida de Berna	99
3. Quadro síntese de avaliação	107
Capítulo VI. CONCLUSÕES	109
1. Resultados do caso de estudo.....	111
2. Comprovação e Aplicação dos objetivos: Resposta às perguntas de investigação.....	116
2.1 Balanço relativamente aos objetivos	116
2.2 Resposta às perguntas de investigação.....	118
BIBLIOGRAFIA	119
ANEXOS	125
I. METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO DE VALORES IDENTITÁRIOS	127
II. GUIÃO DE ENTREVISTA – AGENTES IMOBILIÁRIOS.....	129
III. GUIÃO DE ENTREVISTA – COMERCIANTES DE RUA.....	133
IV. QUESTIONÁRIO – MORADORES DA AVENIDA DUQUE D’ÁVILA.....	135
V. ANÁLISE DE USOS (DIA ÚTIL) – QUADRO E GRÁFICOS DAS CONTAGENS	137
VI. ANÁLISE DE USOS (SÁBADO) – QUADRO E GRÁFICOS DAS CONTAGENS	147

VII. MAPA DA REDE VIÁRIA EM LISBOA.....	155
VIII. ELEMENTOS DESENHADOS.....	157

ÍNDICE FIGURAS

Fig. II.1 Miradouro de Santa Catarina, Lisboa.....	23
Fonte: http://mulherqueviajasozinha.blogspot.pt/2011/09/xi-lisboa-cheia-de-encantos-e-beleza.html	
Fig. II.2 Esplanadas na Praça Santiago em Guimarães (esquerda)	23
Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Esplanadas_na_Pra%C3%A7a_de_Santiago_num_dia_ensolarado.jpg	
Fig. II.3 Jardin des Tuileries, Paris (direita).....	23
Fonte: http://www.thinkpellini.altervista.org/places-i-have-been/pic-nic-spots-around-the-world/attachment/jardin-des-tuileries_39324_600x450/	
Fig. II.4 La Rambla, Barcelona.....	24
Fonte: http://www.barcelonaturisme.com/La-Rambla/_xMCfM9AMDI_IKCeZjRpMoGJilpYeTZYhe7IbJhRdng	
Fig. II.5 Representação (a vermelho) da Ágora no plano da cidade clássica de Priene	30
Fonte: http://depts.washington.edu/arch350/Assets/Slides/Lecture17.gallery/source/priene_city_plan.htm	
Fig. II.6 A Ágora (a vermelho) no centro da cidade clássica de Priene.....	30
Fonte: http://historyofarchitecture.weebly.com/civic-urban-planning1.html	
Fig. II.7 Representação do Forum Romanum, em Roma	30
Fonte: https://www.flickr.com/photos/psulibscollections/5832221541/	
Fig. II.8 Plano do conjunto dos vários fórum, em Roma	31
Fonte: http://www.legionxxiv.org/lrgforumplan/	
Fig. II.9 As cidades na idade média desenvolviam-se apenas no interior das suas muralhas. Cidade fortificada de Carcassone, França	31
Fonte: http://whc.unesco.org/en/list/345/gallery/	
Fig. II.10 Representação da Praça de São Marco, em Veneza (esquerda).....	32
Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Piazza_San_Marco_with_the_Basilica,_by_Canaletto,_1730._Fogg_Art_Museum,_Cambridge.jpg	
Fig. II.11 Praça de São Pedro, Vaticano (direita).....	32
Fonte: http://www.fotopedia.com/items/moonrisings-ibt5kvdwoiU	
Fig. II.12 Representação de um bazaar árabe (esquerda)	33
Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/File:The_Moorish.jpg	
Fig. II.13 Bazaar de Khan el Khalili bazaar no séc. XXI, Cairo, Egito (direita)	33
Fonte: http://treebuilderdeviant.deviantart.com/art/Khan-El-Khalili-311169703	
Fig. II.14 Fotografia de Manhattan, Nova York nos ano de 1908 (esquerda)	34
Fonte: http://nyc-architecture.com/SPEC/GAL-LM-SKY.htm	
Fig. II.15 Fotografia aérea de Manhattan, Nova York nos anos de 1911(direita).....	34
Fonte: https://www.flickr.com/photos/army_arch/2924462252/sizes/z/in/photostream/	
Fig. II.16 Times Square em Nova York, 1904 (esquerda).....	34
Fonte: http://theboweryboys.blogspot.pt/2010/12/trip-to-times-square-1904-packard-motor.html	
Fig. II.17 Picadilly Circus em Londres, 1910(direita).....	34
Fonte: http://www.tate.org.uk/art/artworks/ginner-piccadilly-circus-t03096	
Fig. II.18 Harborplace - Docas de Batimore, projeto da Rouse Corporantion de 1980	35
Fonte: http://synd.yardi.com/wp-content/uploads/2012/10/harborplaceslider1.jpg	

Fig. II.19 O edifício isolado, croqui de Le Corbusier(esquerda)	36
Fonte: http://urbanidades.arq.br/2007/09/jane-jacobs-parques-de-bairro/	
Fig. II.20 Parques de estacionamento conformam quarteirões em Toronto nos anos 1970(direita)	36
Fonte: http://www.asla.org/ContentDetail.aspx?id=31346	
Fig. II.21 Avenida pedonal repleta de pessoas em Estocolmo (esquerdo)	37
Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:V%C3%A4sterl%C3%A5nggatan_street,_Stockholm,_Sweden,_Northern_Europe.jpg	
Fig. II.22 Elevada afluência numa praça em Melbourne (direita)	37
Fonte: http://www.olyblog.net/creating-pedestrian-spaces	
Fig. II.23 Avenidas pedonais no centro histórico de Coimbra (esquerda).....	39
Fonte: Autor, 2014	
Fig. II.24 Praça do Comércio em Coimbra (direita)	39
Fonte: Autor, 2014	
Fig. II.25 Elevada afluência às esplanadas do centro histórico numa tarde em Coimbra (esquerda).....	40
Fonte: Autor, 2014	
Fig. II.26 Animação Cultural: Canto de Fado no centro histórico de Coimbra(direita).....	40
Fonte: Autor, 2014	
Fig. II.27 Avenidas Pedonais no centro histórico das Caldas da Rainha (esquerda).....	41
Fonte: Autor, 2014	
Fig. II.28 Esplanadas numa tarde nas Caldas da Rainha(direita)	41
Fonte: Autor, 2014	
Fig. II.29 Loja âncora nas avenidas pedonais das Caldas da Rainha (esquerda)	42
Fonte: Autor, 2014	
Fig. II.30 Lojas âncora nas avenidas pedonais das Caldas da Rainha (direita).....	42
Fonte: Autor, 2014	
Fig. II.31 Liberdade Street Fashion, antigo edifício dos CTT restaurado, Braga (esquerda)	43
Fonte: http://mariamacomk.blogspot.pt/2014/04/liberty-fitness-center-abre-no.html	
Fig. II.32 Antigo edifício dos CTT restaurado, Braga (direita)	43
Fonte: http://mariamacomk.blogspot.pt/2014/04/liberty-fitness-center-abre-no.html	
Fig. II.33 Avenida da Liberdade, Braga (esquerda).....	43
Fonte: http://bragaon.blogspot.pt/2012/10/cool-braga-rodrigo-lima.html	
Fig. II.34 Rua Dr. Gonçalo Sampaio, Braga (direita).....	43
Fonte: http://bragaon.blogspot.pt/2012/10/cool-braga-rodrigo-lima.html	
Fig. III.35 Cerca Fernandina demonstrando o crescimento da cidade de Lisboa em relação à cerca Moura (dimensões iniciais da cidade)	50
Fonte: http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=136	
Fig. III.36 Plano da baixa Pombalina sobre a malha que existiu antes do terramoto	50
Fonte: http://www.lutzhoeopner.de/Portugal/lisboa%20planta%20antiga.htm	
Fig. II.37 Representação do Passeio Público em Lisboa	51
Fonte: http://revelarlx.cm-lisboa.pt/	
Fig. II.38 Representação da Avenida da Liberdade em Lisboa.....	51
Fonte: http://revelarlx.cm-lisboa.pt/	

Fig. II.39 Plano de Ressano Garcia para a expansão de Lisboa	54
Fonte: Museu da Cidade	
Fig. II.40 Plano de Ressano mostrando o projecto do parque de grandes dimensões	54
Fonte: http://recreioinedito.blogspot.pt/2011/02/parque-urbano-no-campo-grande-ou.html	
Fig. II.41 Faixa arborizada da Avenida Duque d'Ávila, Lisboa, 1940	54
Fonte: http://tlimtlimxabregas.blogs.sapo.pt/14689.html	
Fig. II.42 Arco do Cego e Avenida Duque d'Ávila, Lisboa, 1940.....	54
Fonte: Arquivo municipal da C.M.L.	
Figura III. 43 Igreja de Nossa Senhora de Fátima, década de 1930.....	55
Fonte: Fundação Calouste Gulbenkian	
Figura III. 44 Viaduto ferroviário de Entrecampos sobre a Avenida da República	55
Fonte: Fundação Calouste Gulbenkian	
Figura III. 45 Instituto Superior Técnico, década de 1930.....	56
Fonte: Fundação Calouste Gulbenkian	
Figura III. 46 Alameda dom Afonso Henriques, década de 1930.....	56
Fonte: Fundação Calouste Gulbenkian	
Figura III.47 Esquema da freguesia das Avenidas Novas e a sua área homogénea, imediata (mancha amarela) e de traçados(mancha mais clara).....	57
Fonte: Autor, 2014, com recurso ao Google Maps e ao sítio da C.M.L.	
Figura III.48 Transportes Públicos no caso de estudo (Metropolitano de Lisboa e CP).....	59
Fonte: Autor, 2014, com recurso ao Google Maps.	
Figura III.49 Lista de equipamentos públicos sobre a área de estudo	60
Fonte: Autor, 2014, com recurso ao Google Maps.	
Figura III.50 Representação da ciclovía (a vermelho) da área em estudo (a claro) na rede ciclável existente e em projecto da cidade de Lisboa	62
Fonte: Autor, 2014, com recurso ao Google Maps	
Figura III.51 Esquema da ligação de três grandes espaços de lazer através da via pedonal.....	63
Fonte: Autor, 2014, com recurso ao Google Maps	
Figura III.52 Perfil da Avenida Duque d'Ávila após a intervenção.....	63
Fonte: Autor, 2014, com recurso a desenhos da C.M.L	
Figura IV.53 Localização das três avenidas estudadas nesta investigação e os troços analisados em destaque.	67
Fonte: Autor, 2014	
Figura IV.54 Diagrama da PPS	72
Fonte: http://mywheelsareturning.com/2010/11/18/when-you-focus-on-place-you-do-everything-differently-pps/	
Figura IV.55 As qualidades intangíveis da “identidade” encontradas no diagrama da PPS.	73
Fonte: Autor, 2014	
Figura IV.56 As qualidades intangíveis da “morfologia” encontradas no diagrama da PPS	74
Fonte: Autor, 2014	
Figura IV.57 As qualidades intangíveis do “conforto” encontradas no diagrama da PPS.	75
Fonte: Autor, 2014	
Figura IV.58 As qualidades intangíveis da “mobilidade” encontradas no diagrama da PPS.....	76
Fonte: Autor, 2014	

Figura IV.59 As qualidades intangíveis da “actividade” encontradas no diagrama da PPS.....	77
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.60 A Avenida Duque d'Ávila torna-se num palco de actividades de lazer depois do seu redesenho	86
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.61 Extremidade poente da Avenida Duque d'Ávila, ligações indefinidas com as ruas Marquês de Sá Bandeira e Marquês da Fronteira	87
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.62 Extremidade nascente da Avenida Duque d'Ávila, onde está prevista a continuação do passeio largo e da ciclovia da Avenida Duque d'Ávila, no entanto actualmente demonstra uma ligação pouco clara	87
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.63 Uso dos bancos ao longo da Avenida Duque d'Ávila	88
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.64 Durante a noite a Avenida Duque d'Ávila é bem iluminada	89
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.65 Ciclovia existente em toda a extensão da Avenida Duque d'Ávila	89
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.66 Grande oferta de estacionamento ocupa o separador central.....	93
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.67 O uso actual do separador central da Avenida 5 de Outubro não corresponde ao projecto inicial dos finais do século XIX. Isto justifica-se pelo alinhamento dos jacarandás plantados ao longo da avenida, que demonstram que o separador central foi pensado para ser usufruído como passeio e não como um parque automóvel	94
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.68 Pela falta de bancos nesta avenida é frequente observar-se diversas pessoas sentadas em locais não destinados para o caso ao longo de toda a Avenida 5 de Outubro.....	96
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.69 Exemplo de um dos cruzamentos onde é dada prioridade à acessibilidade de invisuais.....	96
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.70 A largura do passeio nesta avenida limita muito o espaço para esplanadas, reduzindo ainda mais o espaço para transeuntes.	98
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.71 O trânsito automóvel na Avenida de Berna é elevado.....	100
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.72 Faixas de rodagem largas e avenidas estreitas caracterizam a Avenida de Berna.....	100
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.73 No último troço no lado nascente da Avenida de Berna, esta muda de direcção após cruzar com a Avenida 5 de Outubro, esta extremidade e ligação com o Campo Pequeno não é claramente definida.....	101
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.74 Extremidade poente da Avenida de Berna. Esta avenida termina num grande nó rodoviário onde a circulação pedonal e fortemente condicionada, o que prejudica muito a continuidade numa ligação pouco definida do ponto de vista do peão	101
Fonte: Autor, 2014	

Figura V.75 A Igreja de Nossa Senhora de Fátima serve como ponto de referência numa avenida onde a legibilidade é deficiente.....	102
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.76 A Fundação Calouste Gulbenkian e o verde do seu parque servem de ponto de referência quando se caminha na Avenida de Berna	102
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.77 Cruzamentos problemáticos onde a prioridade é dada às ligações automóveis, Esta facto dificulta a circulação do peão nesta avenida constituindo um verdadeiro obstáculo à continuidade da avenida	104
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.78 Apesar da largura do passeio ser pouca, alguns comerciantes ainda tentam instalar mesas no espaço público	105
Fonte: Autor, 2014	
Figura V.79 Animação de rua direccionada para automobilistas, no cruzamento da Avenida de Berna com Avenida António Augusto Aguiar	105
Fonte: Autor, 2014	
Figura VI.80 Vista aérea do Parque das Nações	113
Fonte: http://www.parqueexpo.pt/	
Figura VI.81 Uma das alamedas pedonais do bairro do Parque das Nações.....	113
Fonte: http://www.parqueexpo.pt/	
Figura V.82 Plano da Alta de Lisboa.....	114
Fonte: http://www.altadelisboa.com/	
Figura V.83 Alta de Lisboa vista do Parque Oeste (Parque do Vale Grande)	114
Fonte: http://www.altadelisboa.com/	

LISTA SIGLAS E ABREVIATURAS

CABE – Commission for Architecture and Built Environment

DGOTDU – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

FCG – Fundação Calouste Gulbenkian

FCSH – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas

JEM – Journal of Environmental Management

PDM – Plano Director Municipal

PERS – Pedestrian Environment Review System

PPS – Project for Public Spaces

PROQUAL – Programa Integrado para a Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa

PROCOM – Programa de apoio à modernização do comércio

TRL – Transport Research Laboratory

UDS – Urban Design Skills

URBCOM – Sistema de Incentivos a Projectos de Urbanismo Comercial

Capítulo I.
INTRODUÇÃO

1. Objeto e justificação do tema

O objeto desta dissertação é o valor gerado pelo espaço público, mais especificamente as vias urbanas. Avaliar a qualidade de um espaço urbano permitirá uma melhor consciência de como um bom projeto acrescentará valor em diversas áreas da vida humana.

A crescente noção da importância da sustentabilidade urbana contribuiu para uma maior consciência da problemática da organização, gestão e dimensão da “pegada ecológica” do ambiente urbano. Simultaneamente, a concorrência entre as diversas cidades no que toca a atração de investimentos e criação de emprego contribuíram para que se reconhecesse cada vez mais, a importância da boa gestão e dos espaços públicos para o aumento da competitividade económica. (Carmona, Magalhães, Edwards, Awuor, Aminossehe, 2001).

Estudar como um espaço público influencia o comércio será uma forma de avaliar a qualidade do mesmo, isto porque, da mesma forma que a qualidade dum negócio é medida em termos monetários, a qualidade no espaço urbano também pode ser medida através do valor económico por ele gerado. (Crosby, 1979 in Carmona, Sieh, 2004: 20)

Espaços urbanos pedonais de maior qualidade convidam pessoas a frequentar e a permanecer neles, facto que pode ser medido através da variação do número de clientes numa loja. Por sua vez, um maior número de clientes tem consequência direta no volume de negócios. Este fator irá contribuir para um aumento do valor das rendas dos espaços comerciais, resultante da maior procura para abertura de negócios numa zona urbana atrativa para os comerciantes. (Whitehead, Simmonds and Preston, 2004: 5). O valor imobiliário, embora influenciado por diversos factores qualitativos e de avaliação subjectiva, também pode ser um indicador da qualidade dum espaço público, pelo que se justifica a sua pertinência no âmbito do projecto urbano.

2. Objetivos

Esta dissertação tem como objetivo principal experimentar um método de avaliação da qualidade do espaço público, e encontrar novos indicadores que reflitam o sucesso de um bom desenho urbano. O objetivo secundário é o de relacionar a qualidade do espaço urbano com o valor e o serviço prestado, e, deste modo, testar novos indicadores, através da observação de como a qualidade do espaço público influencia o comércio. Quais são as questões a esclarecer?

- Como é que a qualidade do espaço público pode ajudar o comércio de rua?
- Será a sociabilidade dos usos estimulada por condições físicas e ambientais que possibilitem períodos e intensidades de estadia maiores, com maior acessibilidade objetiva a serviços?
- Que características espaciais podem ser mais valorizadas pelas principais partes interessadas no valor gerado pelo espaço público?

- Poderá haver enriquecimento recíproco entre a oferta do comércio de rua e o espaço público viário onde ele se insere?

3. Metodologia

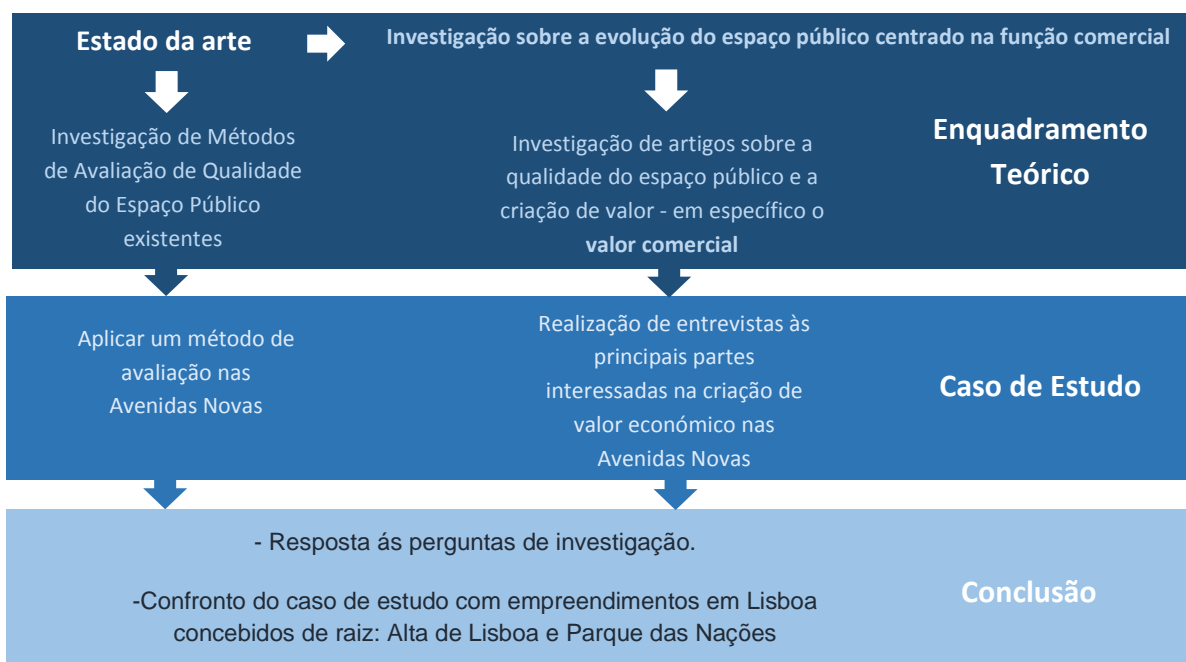
De forma a responder às questões levantadas foi seguida a seguinte metodologia: foi feita uma revisão bibliográfica com o objetivo de conhecer os métodos de avaliação de qualidade do espaço público existentes; paralelamente, foi feita uma investigação sobre a evolução da função comercial na cidade ao longo da História; finalmente, foi feita uma recolha da literatura relevante sobre qualidade do espaço público e valor económico gerado por este.

No trabalho de campo, foram feitas observações com base num quadro de avaliação específico, baseado nos métodos de avaliação mais adequados. Este trabalho de campo incluiu a realização de entrevistas às principais partes interessadas pela criação de valor económico através do espaço público:

- agentes imobiliários;
- moradores;
- comerciantes.

A análise dos dados obtidos pela avaliação por observação do espaço público do caso de estudo, e uma análise das respostas das entrevistas realizadas permitiram responder às questões da investigação.

As duas análises foram confrontadas e destacaram-se sinergias e pontos concordantes entre elas, o que permitiu encontrar indicadores que explicam o valor comercial criado pela qualidade do espaço público.



4. Problemática e questões inerentes

A problemática central desta investigação prende-se com a construção de um sistema racional de avaliação baseado em fatores qualitativos e quantitativos, do retorno económico gerado por um espaço público de qualidade (percepção pelo público utilizador do conjunto de valores de uso e da vivência do espaço). Daí decorrem outras questões, tais como:

- Como maximizar o valor económico gerado pelo espaço público?
- Deverá existir uma motivação comercial na melhor qualidade de espaço público?
- Deverá reanimação do comércio de rua ser concretizada como parte da regeneração?
- Ou deverão os dois fatores (qualidade do espaço e qualidade da oferta comercial) ser estimulados de forma a maximizar o valor de retorno?

5. Organização

A presente investigação é apresentada em 6 capítulos incluindo esta Introdução e as Conclusões, organizando os conteúdos do trabalho:

No capítulo 2 é feito um enquadramento teórico, no qual é documentado o estado da arte e a literatura consultada bem como serão explicados os diversos conceitos usados ao longo da dissertação.

No capítulo 3 é feita uma apresentação e caracterização do caso de estudo: as Avenidas Novas.

No capítulo 4 são apresentados os resultados das entrevistas realizadas aos segmentos da população chave: agentes imobiliários, comerciantes e moradores.

No capítulo 4 será feita uma descrição pormenorizada da metodologia de análise do caso de estudo.

No capítulo 5 é apresentado o método de avaliação criado e os resultados do uso desse método no caso de estudo.

No capítulo 5 serão documentados os resultados da análise do caso de estudo.

Finalmente nas conclusões os resultados da investigação são comparados com projectos de raiz, como a Alta de Lisboa e o Parque das Nações, permitindo responder às perguntas de investigação.

Capítulo II. **EQUANDRAMENTO TEÓRICO**

1. Estado da arte e Bibliografia Anotada

1.1 Avaliação da qualidade dos espaços públicos

Os métodos de avaliação de espaço público têm um lugar importante na literatura relevante deste trabalho. Destacamos os que são propostos pelos seguintes autores:

Kevin Lynch – Imagem da Cidade (1960)

Esta obra incide sobre a imagem, estrutura e identidade da cidade. O autor faz uma avaliação do espaço urbano centrada na imagibilidade e na percepção de quem o habita, na qual explora o conceito de legibilidade.

Lynch defende a importância da legibilidade por considerar que a leitura e compreensão do espaço por parte de quem o usa influencia o seu equilíbrio e bem-estar. Ou seja, por exemplo, a desorientação originada por um espaço pouco legível pode causar ansiedade no utilizador. Com base neste conceito, propõe uma série de elementos constituintes do espaço urbano que formam um mapa mental de quem o percorre:

- vias,
- nós,
- bairros,
- limites,
- pontos marcantes.

A imagibilidade, um conceito importante na avaliação de Lynch, é explicada através da qualidade da forma física do espaço urbano. Com base neste princípio, são propostos vários critérios ou parâmetros de avaliação das vias que o autor considera como base de uma boa forma física do espaço urbano:

- Singularidade de determinadas vias;
- Continuidade de vias;
- Direcção clara.

Ao conciliar os conceitos de legibilidade e de imagibilidade do espaço urbano, o autor conclui que os seus elementos constituintes, quando inseridos num espaço com uma boa morfologia, devem ser singulares e esta singularidade permite ao utilizador um melhor reconhecimento e aprendizagem do espaço. Em suma, Lynch defende que um espaço urbano com uma boa morfologia implica:

- Singularidade e clara definição dos limites do espaço;
- Simplicidade da forma;
- Continuidade dos limites ou planos;

- Predomínio de uma parte do espaço sobre outra;
- Diferenciação direccional para contraste entre uma extremidade e a outra;
- Clareza de junção com outros elementos do espaço urbano;
- Alcance visual;
- Consciência do movimento;
- Séries temporais;
- Nomes e significados de zonas.

Project for Public Spaces – Placemaking (1975)

“Making a place is not the same as constructing a building, designing a plaza, or developing a commercial zone.”¹

O termo *Placemaking*, que significa literalmente “fazer o lugar”, surgiu nos anos 70. No entanto, o conceito já havia sido explorado na década anterior por personalidades, como Jane Jacobs e William H. White que defendiam uma cidade centrada no Homem em detrimento do automóvel e do centro comercial. O seu trabalho consistia na promoção da vitalidade dos bairros e na criação de espaços públicos atraentes, em ruas habitacionais e com comércio.

Com o intuito de expandir o trabalho de William H. White, foi fundada em 1975 a associação *Project for Public Spaces* (PPS) que se dedicava a auxiliar várias comunidades a melhorar os seus espaços públicos. Ao criar uma abordagem multifacetada do planeamento, da conceção e da gestão do espaço público, criou o método “*Placemaking*”. Este método consiste, então, em observar, questionar e ouvir as pessoas que habitam, trabalham e usufruem do espaço em questão. *Placemaking* da PPS explora as potencialidades de uma comunidade, ao criar espaços públicos de qualidade que contribuem para a melhoria na saúde, felicidade e bem-estar da mesma.

A participação da comunidade é essencial na aplicação do *Placemaking*, por isso foram criadas ferramentas para auxiliar as populações locais a melhorar os seus espaços públicos, entre elas o *11 Principles*, o *Power of 10* e o *Place Diagram*.

*11 Principles*² consiste em onze diretrizes que alertam os envolvidos para aspetos importantes na conceção de um projeto de espaço público.

O *Power of 10*, um conceito criado pela PPS, defende que, para criar um lugar de sucesso, são precisas no mínimo 10 características atrativas. Ou seja, para se criar um bairro de sucesso, este não pode ter apenas um espaço de qualidade, mas sim, pelo menos 10. Por sua

¹ Citação retirada de http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/ [01/05/2013]

² “1. The community is the expert; 2. You are creating a place, not a design; 3. You can't do it alone; 4. They'll always say, "It can't be done."; 5. You can see a lot just by observing; 6. Develop a vision; 7. Form supports function; 8. Triangulate; 9. Start with the petunias; 10. Money is not the issue; 11. You are never finished. “ informação retirada de <http://www.pps.org/reference/11steps/> [01/05/2013]

vez, para se criar uma localidade de sucesso, serão necessários pelo menos 10 bairros atrativos. Por sua vez ainda, é fundamental garantir que existe uma rede de, pelo menos, 10 localidades bem sucedidas, para se criar uma região de sucesso.

O *Place Diagram* foi o resultado do conhecimento adquirido de duas décadas de trabalho prático no espaço público desta associação. Consiste numa ferramenta de avaliação dividida em quatro atributos chave: Sociabilidade, Usos e Atividades, Acessos e Conforto e, Imagem. Confere a cada um destes atributos qualidades intangíveis, bem como um conjunto de indicadores para os medir.

Urban Design Alliance – PlaceCheck (1998)

Em 1998, a associação *Urban Design Alliance* desenvolveu o *PlaceCheck*, um exercício de consultoria, e concentrou-se em incluir no mesmo aspetos básicos do projeto urbano que, muitas vezes, são esquecidos, tais como, a observação, o entendimento do espaço, a interação e a reflexão.

Este método defende que um espaço urbano pode ser caracterizado apenas pela observação e pelas pessoas que usam esse espaço para viver, trabalhar e usufruir dos seus tempos livres. Uma forma simples de compreender os lugares e os seus habitantes, e iniciar de forma expedita um plano para intervir na zona. Este método consiste num conjunto de passos que ajudam a pensar como efetuar o melhoramento de um espaço, tendo sido desenvolvido com o intuito de poder ser usado pela maioria da população, sem ser necessário uma formação prévia no método em questão, nem o recurso a profissionais da área.

Centro Português do Design / Pedro Brandão – O chão da cidade (2002)

Este guia foi desenvolvido no ano de 2002 pelo Centro Português do Design, com o objetivo de apoiar os intervenientes na conceção e gestão dos espaços públicos, como políticos e técnicos de autarquias locais, bem como os investidores de operações para a sua construção ou requalificação. O guia é um instrumento de assessoria e dota os intervenientes de meios necessários à avaliação da qualidade dos projetos de espaço público nas várias dimensões que o definem.

Neste guia estão incluídos princípios gerais que resumem os principais conceitos orientadores para um espaço público, uma grelha multicritérios para aferição dos diferentes parâmetros a considerar em cada situação específica, uma *checklist* destinada a permitir a avaliação da performance dos diversos domínios e parâmetros, uma avaliação de custos e prazos, e ainda a conformidade do projeto com a legislação em vigor. O presente guia faz ainda uma avaliação a 15 casos de estudo em Portugal e aponta os pontos fortes e pontos fracos de cada projeto, assi-

nalando-se que ao contrário dos capítulos dedicados à avaliação *ex-ante* o estudo de casos de projectos executados é *ex-post*.

Direção-Geral do Ordenamento do Território de Desenvolvimento Urbano / Pedro Brandão – A identidade dos lugares e a sua representação coletiva (2008)

Este manual foi criado no contexto da implementação da Política de Cidades PolisXXI, e destina-se a autarquias locais e técnicos. Tem como objetivo a sensibilização para fatores intangíveis e imateriais que definem a representação coletiva das populações locais. Sintetiza diversos métodos de avaliação existentes até à data, no entanto propõe um método centrado na identidade do espaço, e chama a atenção para a sua relevância enquanto fator determinante na conceção e manutenção dum espaço público de qualidade, com significado/identidade percebida.

Transport for London and Transport Research Laboratory – Pedestrian Environment Review System (2001/2005/2009)

PERS é uma ferramenta de avaliação criada em 2001 pela TRL que avalia a qualidade pedestre das vias (*walkability*), que por outras palavras consiste na aptidão de uma via para o ato de caminhar.

Esta ferramenta recorre a avaliações realizadas *in-situ*, cujos dados deverão ser introduzidos no programa informático com georreferenciação e posteriormente analisados pelo mesmo. De forma automática, a ferramenta tem a capacidade de gerar gráficos e criar mapas com base nos dados previamente introduzidos. Este sistema de avaliação permite-nos medir a qualidade e o serviço proporcionado aos pedestres em vários tipos de espaço urbanos:

- Vias – Considera-se qualquer caminho pedonal ou passeio. As vias podem ser distinguidas pelo seu lado ou estudadas no seu todo e, caso as ligações sejam muito longas, podem ainda ser divididas.
- Cruzamentos – Consideram-se zonas onde o trânsito pedonal cruza com o trânsito automóvel.
- Percursos – Um percurso é composto por vias, cruzamentos, incluindo outros espaços considerados nesta ferramenta de avaliação.
- Paragem de Transportes Públicos – Qualquer zona dedicada ao acesso e à espera de transportes públicos.
- Espaços intermodais – Gares Intermodais e todo o espaço envolvente entre paragens de transporte público.

- Espaços Públicos de encontro – Podem variar entre pequenas praças a grandes parques, e ainda estar inseridos numa rede de percursos pedonais.

A ferramenta faz uma avaliação quantitativa usando elementos como a largura do passeio e o declive dos seus lancis, bem como uma avaliação qualitativa que usa o juízo do avaliador como a sensação de segurança e a qualidade da envolvente.

A ferramenta PERS usa uma escala de classificação de -3 a 3, onde 0 é classificação média. O programa informático ainda possibilita a modificação dos pesos dos diversos fatores avaliados permitindo uma maior flexibilidade e adaptação da ferramenta a cada caso específico. A PERS foi usada no estudo *Paved with Gold* realizado pela CABE que teve como objetivo provar que ruas ou avenidas com maior qualidade criam valor económico.

1.2 As dimensões do espaço público

Como balanço geral dos métodos enunciados, pode-se referir que para o objectivo desta dissertação se consideraram outras leituras que introduziram conceitos relevantes para a mesma, nomeadamente os conceitos de qualidade, valor, e serviço do espaço público.

Public Spaces Urban Spaces – The Dimensions of Urban Design (CARMONA - 2003)

Esta obra consiste numa visão global do desenho urbano bem como a compreensão do espaço público nas suas diversas dimensões: morfológica, perceptiva, social, visual, funcional e temporal. Estabelece uma possível origem do desenho urbano moderno com a reação às ideias de urbanismo do Movimento Moderno que defendia a segregação de usos. O presente livro faz uma síntese de diversas teorias e ideias de um vasto grupo de fontes, e resulta de uma leitura e compreensão de diversas obras e investigações. O desenho urbano é aqui caracterizado pela sua interdisciplinaridade, criatividade, e capacidade de resolução de problemas.

Public Space – The Management Dimension (CARMONA - 2004)

Este livro consiste numa extensa investigação com uma duração de cinco anos, que surgiu do crescente interesse na atualidade em entender o papel do espaço público na vida urbana. Define a natureza do espaço público, a sua evolução histórica, foca-se na sua gestão e fundamenta-se em quatro investigações empíricas e num extenso conjunto de fontes literárias de diversos países. A obra inclui tanto casos de estudo ingleses como onze casos de onze países diferentes.

É abordado o tema do valor do espaço urbano e os seus diversos efeitos positivos em diversas áreas, bem como os principais problemas da gestão do espaço público. Um exemplo a destacar é a desagregação de responsabilidades para uma gestão mais eficiente do espaço público, situação que, no entanto, está na origem de diversos conflitos, devido ao facto das entidades responsáveis atuarem muitas vezes de forma independente entre si. Para ultrapassar essa questão é sugerido fragmentar a gestão do espaço público em três dimensões: o contexto socioeconómico e físico/espacial; as partes constituintes do espaço público como os edifícios, a infraestrutura, a paisagem e os usos; e por último, as qualidades do espaço público que são divididas em tangíveis e intangíveis.

No contexto de uma complexidade da gestão do espaço público, também é feita uma referência à multiplicidade de intervenientes que, em teoria, compõem as entidades gestoras. Os intervenientes podem ser divididos em três tipos: Privados, Públicos e a Comunidade em si. A investigação termina com um estudo que confronta o que os utilizadores realmente acham importante no espaço público com o que os académicos, projetistas, políticos e outros intervenientes consideram importante.

Measuring Quality in Planning (CARMONA - 2004)

Esta obra aborda a avaliação da qualidade da fase de projeto/planeamento, a capacidade dos projetistas oferecerem um serviço de maior qualidade e a consequente conceção de melhores projetos.

O autor identifica os fatores que influenciam um projeto na sua fase de conceção, e enumera fatores como: a dificuldade em medir a qualidade no planeamento; a influência do tempo disponibilizado na conceção de um projeto; e, no caso específico inglês, as pressões sentidas pelo prazo reduzido para a conceção dos projetos, são fatores que causam uma desadequada definição de prioridades e um menosprezo pela qualidade em si mesma e os métodos para a sua medição.

Life between buildings (GEHL - 1987/2001)

O principal assunto desta obra consiste nos diversos aspetos físicos que influenciam atividades não planeadas, realizadas num espaço público

“The major function of the communal spaces is to provide the arena for life between buildings, the daily unplanned activities – pedestrian traffic, short stays, play, and simple social activities from which additional communal life can develop, as desired by the residents.” (Gehl, 1987)

Gehl distingue três tipos de atividade: as necessárias, que consistem em atividades como deslocar-se à escola, ao emprego, ou fazer compras; as opcionais, que consistem em atividades de lazer, como caminhadas, passeios, e apanhar sol; e sociais, que são atividades

resultantes dos últimos dois grupos, e consistem em atividades de interação pessoal como encontros, conversas e atividades realizadas em grupo.

“Life between buildings is discussed here because the extent and character of outdoor activities are greatly influenced by physical planning. Just as it is possible through choice of materials and colors to create a certain palette in a city, it is equally possible through planning decisions to influence patterns of activities, to create better or worse conditions for outdoor events, and to create lively or lifeless cities.” (Gehl, 1987)

As atividades opcionais não ocorrem em espaços públicos de qualidade reduzida, no entanto, continuam-se a observar as atividades necessárias independentemente da qualidade do espaço público. Por sua vez, em espaços públicos de boa qualidade observam-se atividades necessárias e opcionais, apesar das necessárias demorarem mais tempo a serem realizadas, devido ao facto do espaço convidar a passar mais tempo nele. Atividades opcionais e sociais podem ser indicadores de sucesso num espaço público. O autor defende que a melhor forma de avaliação da qualidade desse espaço é através da observação do seu uso. A presença de pessoas, atividades e eventos, constituem uma das qualidades mais importantes do espaço público.

O autor dá-nos a conhecer na sua obra uma série de características que as ruas e comunidades devem possuir para promoverem a sua vitalidade: como por exemplo a importância da estrutura social em bairros residenciais, onde é definido uma hierarquia de espaços segundo graus de privacidade e onde é feita uma transição gradual desde a sala de estar da residência, até à rua ou praça principal. Também nos é transmitida a importância do espaço físico e no incentivo à interação entre habitantes de uma comunidade. Isto é conseguido não só através da redução de obstáculos, como por exemplo, paredes, e de distâncias, como pela redução de velocidade, que irá contribuir para o aumento da vitalidade das vias urbanas. O autor também defende outros factores relevantes como aumentar a proximidade entre pessoas reduzindo diferenças de cotas e, ainda, orientar os espaços para o público.

Na obra também são feitas referências a dicotomias que são importantes para criar espaços com maior qualidade: união/dispersão, onde o autor defende que não é importante a reunião de edifícios mas sim a reunião de pessoas e eventos; integrar/desagregar; convidar/repelir; abrir/fechar.

Gehl também apela à importância de se criarem condições para a comunidade, tais como, caminhar, estar em pé, sentar, ver, ouvir e falar. Defende o aumento da agradabilidade do espaço através da proteção contra condições climáticas desfavoráveis, trânsito automóvel, e criminalidade, bem como a criação de *soft edges*, ou seja, criar condições nos limites do espaço construído com o objectivo de atrair mais pessoas a poderem estar mais tempo na rua.

Cities for People (GEHL – 2010)

“We shape cities and they shape us” (Jan Gehl)

Apesar de fazer parte de uma geração modernista, o arquiteto faz uma crítica à cidade moderna pensada não para o Homem, mas sim para o tráfico automóvel, onde o arranha-céus isolado e o parque de estacionamento dominam a paisagem. O autor defende uma visão humanista da cidade em detrimento da visão modernista que considera responsável pela destruição da vida urbana.

Gehl promove uma cidade pensada para o ser humano, alerta-nos para o aumento do tráfico automóvel e a sua incompatibilidade com o tráfico pedonal, bem como para a importância de projetar para a escala humana, baseando-se numa série de conceitos que demonstram como a cidade modernista não se adequa aos sentidos humanos.

“the cities greatest attraction: people” (Jan Gehl)

O autor enumera um conjunto de diretrizes com o objetivo de criar espaços públicos de qualidade e, conseqüentemente, aumentar a qualidade de vida dos seus habitantes e que atraia mais pessoas a usarem o espaço público. Gehl acredita que a melhor qualidade dum espaço público são as próprias pessoas, quanto melhor for a qualidade do espaço urbano mais pessoas o usarão e, como consequência, mais pessoas serão atraídas para os usar, isto porque as pessoas procuram estar onde as outras estão. O autor distingue ainda quatro objetivos que uma cidade deve cumprir:

- Vitalidade - Criar uma cidade que convida mais pessoas a caminhar, a pedalar, a usar os seus espaços públicos e a passar mais tempo neles.
- Segurança - A sensação de segurança é favorecida quando existem mais pessoas a usar os espaços públicos para estar ou caminhar. O aumento do número de pessoas é conseguido através de uma maior concentração de atividades na cidade.
- Sustentabilidade - Uma cidade só é verdadeiramente sustentável se grande parte dos seus habitantes usam formas de transporte ecológico, como andar a pé, pedalar e utilizar os transportes públicos. A forma de convidar as pessoas para essa forma de transporte é criar as condições necessárias a que sejam realizados num ambiente atraente.
- Saúde - Formas de locomoção que impliquem exercício físico como caminhar e pedalar contribuem para melhoria do estado físico das pessoas e conseqüentemente a melhoria na saúde da população em geral, mais especificamente no combate à obesidade.

Gehl faz referência a uma série de diretrizes para se criar uma cidade à escala humana, e enumera um conjunto de atividades que devem prosperar num espaço ao nível do olhar dos seus utilizadores, tais como, caminhar, estar, encontro, exercício físico, e o uso da bicicleta. Para que estas atividades prosperem, o autor defende ideias como a mudança de paradigma em relação à

circulação automóvel na cidade, e acredita que quanto menor for o número das estradas menor é número de automóveis. Como tal, defende a importância de se criar uma rede de ciclovias e de espaços pedonais, de forma a contrariar as tendências dos últimos anos onde o automóvel conquistou um espaço considerável na cidade em detrimento ao utilizador pedestre.

O autor faz ainda referência a uma ideia modernista que apelida de “síndrome de Brasília” que consiste em criar uma cidade onde se começa por pensar no edifício, depois no espaço público e por último a vida urbana, quando na realidade os projetistas deviam reverter essa ordem e dar prioridade à vivência urbana.

The Value of Urban design (CABE – 2001)

“What do high quality buildings and spaces give back, in hard financial and utilitarian terms, to those who fund and use them?” Sir Stuart Lipton

CABE - *Commission for Architecture and Built Environment* é uma organização inglesa que tem uma vasta pesquisa na área do valor do espaço público no Reino Unido, que trabalha em parceria com diversas organizações das mais variadas áreas, com o objetivo de sensibilizar o aumento do valor conseguido através da qualidade de um bom projeto. A CABE identifica os três principais tipos de valor gerado através dum espaço público de qualidade: valor económico, valor social, e valor ambiental.

Este estudo foi realizado em parceria com DETR e teve como principal objetivo analisar o valor que um bom espaço público pode oferecer. O estudo consiste na análise dum conjunto de casos de estudo no Reino Unido e a identificação dos benefícios que um bom espaço público proporciona, tendo como objetivo garantir o investimento adequado dos setores públicos e privados nos projetos urbanos. Conclui-se que um bom espaço público cria valor adicional ao aumentar a viabilidade económica do projeto e ao oferecer vantagens sociais e económicas.

Um bom espaço público cria valor económico, por exemplo, através do retorno do projeto a partir do aumento das rendas dos espaços, pela redução de custos de manutenção, segurança, energia e gestão dos espaços, poupança em custos para a correção de erros, e pela oferta de maior área útil.

O espaço público pode ainda criar valor social e ambiental, por exemplo, através da criação de lugares com boas conexões e boas acessibilidades, criação de zonas de uso misto, devolução às populações locais zonas antes inacessíveis e degradadas, conceção de projetos mais sustentáveis, menos poluentes e energeticamente mais eficientes.

O estudo distingue também seis intervenientes que beneficiam do valor criado por um bom espaço público: Investidores, Promotores, Projetistas, Ocupantes, Utilizadores e sociedade em geral, Autarquias locais.

O estudo sensibiliza-nos para a importância do valor em si e o que se entende por valor bem como a sugestão de formas de o medir.

The Value of Public Space (CABE – 2004)

Este artigo sobre o valor gerado através dum espaço público de qualidade pretende informar-nos de uma forma simples as diversas áreas onde ele cria valor. Sensibiliza-nos para a importância do espaço público na melhoria da qualidade de vida da população local bem como a sua importância em locais de maior densidade urbana, pois espaços de qualidade e bem geridos contribuem para o aumento da vitalidade nessas zonas.

O artigo expõe sete áreas onde um espaço público de qualidade cria vantagens: na economia; na saúde física e mental; na população infantil e adolescente; na redução do crime e da sensação de insegurança; na coesão social; na vida e mobilidade urbana; e na natureza e biodiversidade.

The Value Handbook (CABE – 2006)

Este manual produzido pela CABE é destinado para os técnicos das autarquias locais. Pretende fomentar a análise de projetos de forma a entender se eles estão, ou não, de facto, a oferecer o serviço para que foram projetados. Tem como principal objetivo demonstrar como as decisões sobre o investimento em projetos podem ser baseadas no valor do projeto em vez do custo dele.

O manual oferece um conjunto de estratégias de forma a conduzir a análise dos técnicos, e um conjunto de casos de estudo como exemplo. Nele é defendido que um bom projeto não custa mais se for avaliado todo o seu período de vida útil.

Definem-se uma série de tipos de valor: valor de troca; valor de uso; valor de imagem; valor social; valor ambiental; valor cultural.

No caso do valor gerado por um espaço público de qualidade definem-se como características principais dum bom projeto urbano: uma identidade definida; uma boa acessibilidade; o uso misto e bons espaços públicos. Este guia relaciona cada uma dessas características de um bom projeto com as principais áreas onde o valor é criado, não deixando de fazer referência a outros benefícios de um projeto urbano de qualidade como a inclusão social, e a saúde física e mental.

1.3 Espaço público e valor económico gerado

The effect of urban quality improvements on economic activity (Whitehead, Simmonds and Preston (JEM – 2004)

O maior efeito das avenidas pedonais é atrair mais consumidores que é medido pela clientela (footfall) da loja. O aumento do volume de negócios (*turnover*) a partir do aumento do número de clientes e o aumento das rendas resulta da maior procura por parte dos comerciantes para abrirem loja num sítio onde o volume de negócios é maior. (Whitehead, Simmonds and Preston, 2004: 5)

Este artigo publicado no *Journal of Environmental Management* aborda a relação entre a beneficiação de espaços públicos e a atividade económica, focando-se no efeito que a melhoria dos espaços públicos, neste caso através da pedonização, tem na escolha da localização para abertura de negócios por parte de comerciantes. O artigo analisa um caso de estudo em Manchester, Inglaterra onde distingue três grupos urbanos - clientes, trabalhadores, e o comércio – afetados pela melhoria da qualidade do espaço público. Consideraram-se indicadores económicos como a clientela, volume de negócio, rendas das lojas, e rendas dos escritórios.

O estudo alerta-nos para os aspetos negativos a considerar na melhoria de espaços públicos em zonas já consideradas de qualidade, por exemplo com o aumento da afluência de utentes que cria problemas de congestionamento. Questiona-se se as melhorias de qualidade não terão mais impacto em espaços públicos de menor qualidade.

Does Money Grow on trees? (CABE – 2005)

“Parks, gardens and squares are places of relaxation, recreation, refreshment and relief; but these are qualities that are in short supply in our towns and cities, and things that are in short supply are valued. Whether this civic and social value is translated into economic return is the subject of this report.” (Paul Morrel, CABE Commissioner)

Este estudo realizado pela CABE concentra-se no contributo de espaços naturais e de parques no aumento do valor económico, e traduz os diversos valores criados pelos espaços verdes em valor económico. Insere os espaços verdes na esfera do bem público, devido ao seu leque variado de benefícios, podendo estes serem traduzidos em valor económico com base na sua melhoria para a qualidade de vida. Este estudo alerta-nos para o facto destes benefícios não terem valor no mercado, pois não são transacionados no mercado comum e resultam na dificuldade de mensuração do valor económico deste género de espaços. No entanto sugerem uma série de indicadores que podem refletir o valor económico dum espaço verde. Estes podem ser divididos em indicadores mais diretos, como a atracção para abertura de negócios numa certa zona, bem como a atribuição de um custo a benefícios indiretos através de métodos apropriados.

Os espaços verdes podem gerar valores económicos como: o aumento do valor imobiliário na envolvente e conseqüente subida de receitas fiscais que podem ser usadas para a manutenção destes espaços; atração de turistas; incentivo à criação de emprego e investimento na zona. Além de gerar valor económico os parques e espaços naturais de qualidade geram valor social e ambiental. Este estudo transmite-nos formas de observar o reflexo desses benefícios na economia, como por exemplo: a redução em despesas de saúde através da contribuição dos espaços verdes para uma população mais ativa e mais saudável; o investimento na sustentabilidade ambiental através da criação de áreas permeáveis, como parques que auxiliam a drenagem do excesso de água em ambiente urbano, com o intuito de reduzir o perigo de inundações, e evitar assim gastos causados na recuperação de zonas danificadas.

O valor económico gerado num espaço verde pode ser dividido em três categorias: valores simbólicos; valor direto, como por exemplo as atividades no parque que são cobradas; e valor indireto, como por exemplo a redução da criminalidade, a melhoria na saúde, ou o aumento da atividade económica na envolvente.

Neste estudo também é feita uma análise aos métodos de avaliação financeira, e posteriormente usada nos casos de estudo. Da mesma forma que se podem classificar os benefícios económicos, estes métodos também podem ser diretos ou indiretos:

Os diretos consistem em métodos baseados em preferência revelada, como por exemplo o método dos custos de viagem e o método dos preços hedónicos, bem como os métodos baseados em preferência declarada, como por exemplo a realização de entrevistas.

Os indiretos devem ser divididos em duas fases: na primeira faz-se uma medição por unidade; e na segunda atribui-se um custo a cada unidade. Por exemplo, na redução de criminalidade, deve ser contabilizado o número de incidentes criminosos evitados por um espaço verde na primeira fase e posteriormente, na segunda, atribuir um valor monetário a cada incidente.

Paved with Gold (CABE / BUCHANAN – 2007)

Este estudo foi dirigido por Colin Buchanan com o objetivo de investigar o valor de um bom projeto e foca-se em demonstrar como os seus benefícios podem ser tangíveis e diretos, como benefícios financeiros, demonstrando que o investimento na qualidade das ruas ou avenidas resultam em benefícios económicos, e também sugere formas de calcular esse valor financeiro adicional.

O estudo consistiu em usar a ferramenta de avaliação de ruas PERS, e verificou que uma pontuação alta por este sistema de avaliação pode corresponder a um aumento no valor imobiliário e nas rendas dos imóveis.

A partir dos 10 casos de estudo, que consistem nas principais ruas comerciais de um conjunto de 10 localidades em Londres, concluiu-se que a beneficiação de uma rua pode subir em média 5,2% o preço dos imóveis no sector residencial por cada ponto do sistema de avaliação PERS, e 4,9% em média no caso do valor das rendas comerciais. Estes resultados foram conseguidos através da correlação de uma coleção de dados: dados socioeconómicos, comercio, acessibilidade, preços imobiliários vigentes na zona, dados sobre o uso pedestre e qualidade da rua através da pontuação PERS.

Economic Valuation of Urban Open Spaces and their Contribution to Life Quality in European Cities (GRUEHN – 2008)

Este estudo realizado pela Universidade de Dortmund, Alemanha defende a importância da divulgação do valor económico que os espaços públicos geram, para o combate da desertificação do centro das cidades europeias e consequente migração para os subúrbios. No entanto, apesar dessa importância, os espaços públicos estão a ter menos peso nas decisões políticas e administrativas. Consequentemente assiste-se à degradação de muitas zonas da cidade devido a espaços públicos sem manutenção e sem gestão, um fenómeno associado também à criminalidade e a bairros desfavorecidos. O estudo alerta-nos para a pertinência do tema do contributo do espaço público na economia, e a importância de entender que tipo de espaços públicos são mais valorizados pelos utilizadores e que benefícios económicos se obtêm a partir desses espaços.

No estudo foram usados os métodos de preferência relativos e os métodos de preferência declarada, pois o espaço público não é um bem de valor comercial. O objetivo deste estudo consistiu em descobrir se existe uma relação entre o valor imobiliário e a qualidade do espaço público, com foco principal na hipótese de que os espaços verdes de qualidade têm uma influência positiva no valor imobiliário.

Os valores imobiliários variam segundo fatores de localização. A experiência de profissionais na área da imobiliária sugere que a centralidade é o fator determinante na variação deste valor. No entanto, estudos anteriores demonstram que a centralidade explica 50 a 70% do total de variação de valores imobiliários. Poderá concluir-se então que existem outros fatores que o influenciam, como o espaço público que deve ser tomado em conta.

Após a análise de dois casos de estudo - Berlim, Alemanha e Malmö, Suécia – os dados reunidos foram divididos em variáveis dependentes, como valores imobiliários, e variáveis independentes, como as ruas e os parques na proximidade. Foram, também, considerados variáveis como a densidade urbana e outras restrições para evitar erros de interpretação.

O estudo conclui que existe efetivamente um aumento no valor imobiliário resultado de um maior número e melhor qualidade de parques e praças. A distância a estes espaços é um

fator importante a considerar, sendo que uma maior proximidade a um espaço verde ou praça corresponde a uma maior influência no valor final do imóvel.

O estudo sugere ainda que os proprietários que beneficiem economicamente da qualidade dos parques e das praças devem contribuir para a manutenção e gestão destes, como uma forma do seu financiamento sustentável. A boa manutenção e gestão destes espaços pode contribuir para o aumento da qualidade de vida e melhoria da imagem de cidades que sofrem de decréscimo populacional.

2. Epistemologia – Revisão teórica

2.1 Como se define um espaço público

A noção de espaço público pode ser explicada a partir de diversas definições, umas mais abrangentes que outras. O espaço público é pertencente ao domínio da socialização e está ligado intimamente à existência de uma comunidade. Este é um lugar ou sítio que é pertencente e para uso livre “de todos”, de uma comunidade ou de uma população, “conforme um padrão de uso socialmente aceite”. (Brandão, 2008). O espaço define-se, segundo Lefebvre (1991), como um produto social, apesar de Correia (2013) afirmar que o mesmo só se torna produto social quando apropriado por pessoas.

Segundo Carmona (2008: 4) existem duas grandes definições da noção de espaço público, uma mais abrangente e outra mais limitada, mas não se invalidando uma a outra.

A definição mais abrangente do espaço público inclui todos os espaços onde um público tem acesso, seja ele de acesso livre ou restrito, sejam os espaços naturais ou construídos, públicos ou privados, urbanos ou rurais, interiores ou exteriores.

A segunda definição, mais limitada, é mais adequada ao campo estudo desta dissertação, e define como espaço público todos os espaços urbanos de acesso livre, interiores ou exteriores, e público-privados, onde a comunidade tem acesso livre, mesmo que seja apenas durante o período diurno.

Esta definição, que consideraremos nesta dissertação, exclui os espaços privados e interiores, como centros comerciais, por exemplo, por estes serem de propriedade privada e reservarem o direito a exclusão, embora tenham características comuns com os espaços públicos propriamente ditos, ao estimularem um uso intenso e “simularem” aspectos da espacialidade pública.



Fig. II.1 Miradouro de Santa Catarina, Lisboa

O espaço público urbano pode assim ser considerado “o espaço contínuo” por “entre os edifícios” (Brandão, 2008) que se opõe à segmentação do espaço privado e, também um espaço de utilização permanente e complexa, o que se opõe à utilização limitada, monofuncional e segregada (Martins, 1996 in Correia, 2013 p:17)

Segundo Brandão (2008), os espaços públicos urbanos aqui considerados podem-se dividir em diversos tipos:

- Espaços de traçado, de encontro (praças e largos) ou circulação (ruas e avenidas)
- Espaços de paisagem, de lazer (parques e jardins) ou contemplação (miradouros)
- Espaços de memória (monumentos)
- Espaços de comércio
- Espaços gerados por edifícios ou equipamentos

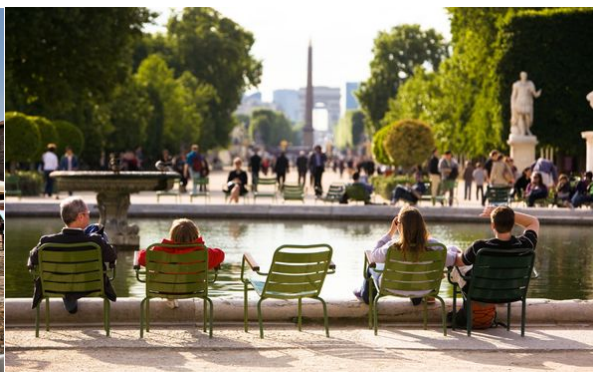


Fig. II.2 Esplanadas na Praça Santiago em Guimarães (esquerda)

Fig. II.3 Jardin des Tuileries, Paris (direita)

E, segundo Gehl (2001), no espaço público urbano ocorrem três tipos de atividade

- Atividades necessárias (ir às compras, ir ao trabalho)
- Atividades opcionais (passear, caminhadas)
- Atividades sociais (conversas)

O caso dos espaços urbanos de traçado – Avenidas e Ruas

Um dos principais componentes que compõe uma cidade são os seus traçados. É esta rede de comunicação entre os diversos pontos da cidade que serve de elemento de coesão de todo o espaço urbano.



Fig. II.4 La Rambla, Barcelona

O espaços de traçado podem ser divididos em espaços de encontro e espaços de circulação (Brandão, 2008). Estes espaços lineares ou podem acolher diversos usos (praças, calçadões) ou apenas ser dedicado a um (vias dedicadas ao trânsito automóvel). No entanto, as principais funções destes espaços poderão segundo Brandão (2002) ser divididas em: circulação e permanência de pessoas; circulação e estacionamento de veículos; acesso a edifícios; continuidade da malha urbana; espaço canal de diversas estruturas enterradas; espaços de observação e orientação. Durante os últimos anos, as vias de circulação favoreceram mais a circulação automóvel em detrimento da circulação pedonal, apesar de, atualmente, existirem muitos exemplos que contrariam essa tendência.

Através do sistema de avaliação de PERS, que avalia os espaços de traçado, podemos enumerar as principais partes constituintes destes espaços: os passeios (destinados aos peões), os cruzamentos, as paragens de transportes, e os espaços de encontro (praças e largos).

As vias de circulação podem-se distinguir pela sua hierarquia na rede viária, e isto é reflectido, segundo Brandão (2002), através de diferentes características formais e funcionais, quanto à largura, raios de curvatura, declives (longitudinais e transversais), velocidade de circulação, tipologia de nós e acessos, como também quanto ao serviço de transporte colectivo.

Podem, ainda, ser adequadamente identificadas conforme o tipo de via que representa: rua, avenida, alameda, calçada.

O passeio, uma parte importante da rua, corresponde ao espaço de transição entre esta e o interior dos edifícios. Surge da necessidade de separar o trânsito pedonal do rodoviário.

“O conforto de um passeio depende da sua pendente, largura, qualidade de arborização e do nível de sossego de rua, relativamente ao trânsito automóvel (um bom desenho ajuda a evitar a poluição sonora e atmosférica, e intrusões visuais).” (Brandão, 2002)

2.2 A qualidade do espaço público

Conceito de Qualidade

A qualidade é um conceito complexo, ambíguo e os significados variam segundo diferentes contextos (Carmona, 2004). Carmona, na sua investigação sobre a qualidade no projeto, faz referência a três dimensões da qualidade: o grau de excelência do produto; a noção de produto de referência; e as características dum produto. Ao se basear nestas noções, o autor sugere que juízos sobre espaço construído devem seguir estas premissas:

- os juízos sobre a qualidade devem ser feitos de forma relativa, ou seja, relacionar com outros produtos colocando-os numa escala contínua do pior ao melhor;
- estabelecer nessa escala produtos de referência em termos de qualidade;
- isolar as características que fazem deles produtos de referência.

Formar juízos sobre a qualidade de algo envolve realizar avaliações cujos os resultados dependem: de quem está a fazer o juízo de valor; da subjectividade da característica a avaliar; dos métodos de avaliação; do contexto em que o juízo de valor é feito (Carmona, 2004) .

Carmona afirma ainda que a qualidade só é significativa quando existe alguém que obtém valor a partir dela, apesar de isto não significar que não existe qualidade sem valor, mas sim apenas que esta só é útil nesse caso.

Qualidade no espaço urbano

Através da revisão literária obteve-se um leque variado de ideias e critérios sobre o que faz um espaço público possuir qualidade. Apesar de vários autores defenderem diferentes conceitos, estes complementam-se:

- Kevin Lynch, na sua obra *Imagem da Cidade*, defende que um bom espaço público é aquele que possui uma imagem definida, forte e marcante para o utilizador, e destaca ainda que a forma física do espaço deve facilitar a sua compreensão.

- Jan Gehl defende que o espaço urbano deve ser dedicado ao Homem, e que, através da humanização dos espaços em termos de escala e de uso, conseguimos criar espaços de qualidade.

As investigações de CABE e Brandão são mais abrangentes e isolam as características que os espaços públicos com sucesso possuem. Essas características podem ser agrupadas em grandes grupos de critérios:

- Identidade
- Continuidade/Limites definidos
- Segurança/Conforto/Aprazibilidade
- Mobilidade/Acessibilidade/Permeabilidade
- Inclusão/Coesão Social
- Legibilidade
- Diversidade/Adaptabilidade
- Robustez/Resistência
- Sustentabilidade

A qualidade nos espaços urbanos de traçado e de circulação

O método de avaliação criado pela TRL, PERS é usado numa das investigações da CABE, *Paved with Gold*.

Este método de avaliação tem como objectivo avaliar a qualidade de circulação pedestre das ruas. Na investigação da CABE, este método de avaliação é explicado e oferece-nos uma série de características que a rua deve possuir para ser de qualidade:

- lances rebaixados nos cruzamentos;
- contraste de cores e texturas nos passeios;
- superfícies limpas e lisas, com um bom escoamento de águas;
- materiais de alta qualidade;
- boa manutenção;
- passeios com largura suficiente para os utilizadores circularem confortavelmente;
- ausência de zonas de conflito;
- ausência de obstruções à livre circulação;
- existência de pontos de atravessamento suficientes e bem localizados;
- sem trânsito rodoviário excessivo;
- boa iluminação;

- sensação de segurança;
- ausência de lixo e *graffiti*;
- ausência de comportamento anti-social;
- boa sinalética, pontos de referência e visibilidade;
- espaços de encontro (praças e largos) ao longo da rua;
- uma rua agradável para se estar.

(CABE / Buchanan et al., 2007)

2.3 Valor gerado no espaço público

Segundo a investigação da CABE sobre o valor do projeto urbano (*The Value of Urban design* – CABE, 2001), o valor pode ser dividido em dois tipos, tal como é feito na área económica: valor de uso e o valor de troca.

O valor de uso é todo o valor que um produto produz em forma de bem ou serviço ao seu proprietário, ou seja a capacidade que o produto tem para satisfazer as necessidades do mesmo ou de uma sociedade no seu conjunto.

O valor de troca corresponde à quantidade pela qual um bem ou serviço pode ser trocada por outros bens e serviços.

O espaço público possui um vasto conjunto de benefícios que podem ser diretos ou indirectos. Segundo a investigação da CABE, os benefícios diretos podem ser avaliados pelo seu valor de troca, enquanto que os benefícios indirectos são avaliados de forma mais complexa pelo o seu valor de uso.

Outro guia realizado pela CABE (*The Value Hand Book* – CABE,2006) enumera diversos tipos de valor que o espaço construído pode criar. Para além de criar valor de uso e valor de troca, cria também valor identitário/imagem, social, ambiental e cultural.

As diferentes dimensões do valor do espaço público

Através da literatura consultada, poderá se concluir que um espaço público de qualidade cria valor para a sociedade em diversas áreas e pode ser dividido em três grandes dimensões: dimensão social, dimensão ambiental e dimensão económica.(CABE, 2004; Green Link 2010)

Os benefícios dum espaço público na dimensão social são avaliados pelo seu valor de uso, pois é avaliada a capacidade de que estes espaço possuem para satisfazer as necessidades de uma sociedade.

Um espaço público de qualidade deve ser capaz de acomodar diferentes tipos de utilizadores, de diferentes extractos sociais, diferentes etnias. Deve ser um espaço democrático, capaz de estimular a coesão social de uma sociedade (Carmona, 2008). O espaço público tem ainda a capacidade de formar uma identidade cultural às comunidades locais (CABE, 2004). Podemos ainda considerar outros benefícios gerados na dimensão social: redução do crime (CABE, 2004) e do comportamento anti-social (Carmona, 2008); o impacto na saúde física através do incentivo à atividade física; o impacto na saúde mental, através da presença de elementos naturais no ambiente urbano que reduzem o *stress* (CABE, 2004); a criação de condições para as populações mais jovens possam se desenvolver culturalmente e socialmente; bem como a criação de espaços propícios para aprendizagem e atividades lúdicas para as crianças.

Na dimensão ambiental os benefícios também são avaliados pelo seu valor de uso. O valor ambiental do espaço público consiste na capacidade desse espaço oferecer um conjunto de benefícios associados a diversos factores: à sustentabilidade pela criação de formas ecológicas de transporte público (Carmona, 2008; Green Link, 2010); às alterações climáticas, como por exemplo pela preparação de espaço público para o escoamento de águas em caso de inundações, ou pela redução do efeito de ilha de calor (Carmona, 2008; CSD, 2010); à biodiversidade e ecologia; e à qualidade do ar respirado em ambiente urbano (Carmona, 2004; CSD, 2010).

A dimensão económica possui um diverso número de benefícios que podem ser avaliados pelo seu valor de troca, pelo facto de se poder usar uma moeda como medida. Os benefícios gerados por um espaço público nesta dimensão afectam distintamente diferentes setores da população. As partes interessadas na criação de valor económico através da espaço urbano poderão ser divididas em três grandes grupos: moradores, autarquias e agentes ligados à área de negócios.

Em termos de valor económico, os moradores beneficiam dum aumento do valor imobiliário. Através da revisão literária, podemos concluir que um projeto de qualidade, bem como uma boa gestão do espaço público (CABE, 2004; Carmona 2008) influência positivamente o valor imobiliário: 5 por cento no caso da qualidade da rua adjacente (Colin Buchanan et al., 2007); 8 por cento no caso de uma vista sobre um parque (Luttik, 2000); e 6 por cento no caso da proximidade do imóvel com o parque (Luttik, 2000).

No entanto, pelos mesmos termos, as autarquias beneficiam da atração de investimento privado e da rentabilização dos espaços públicos através da disponibilização de pavilhões e recintos para espectáculos, e ainda espaços para cafés e esplanadas. (CABE, 2009) Outro

benefício para estes atores é a criação de receitas fiscais, através do aumento do valor dos imóveis devido à qualidade dos espaços públicos. Deste modo, as autarquias locais poderão assim beneficiar de receitas maiores através dos impostos cobrados na compra e venda destes imóveis (CABE, 2004).

O agentes ligados à área dos negócios, em termos de valor económico, beneficiam da atração de investimento (em específico os promotores imobiliários) (CABE, 2001), do retorno do investimento (em específico os investidores) (CABE, 2001), aumento do volume de negócios devido a atração de clientes (em específico os comerciantes) (Carmona, 2008), como foi concluindo através de um estudo³ no qual o volume de negócios aumentou 40%. (DoE, ATCM, 1997 in Carmona 2008).

3. Espaço público e função comercial – Nota histórica

O comércio e a vida urbana são dois conceitos intimamente ligados. Existem diversas teses que suportam esta ligação, como é o caso da realizada pelo historiador belga Henri Pirenne, a que se dá o nome de “Tese de Pirenne”. Este historiador marca o início da idade média na Europa com o final das trocas comerciais com outras regiões do mediterrâneo, que resultou na queda do Império Romano, e conseqüente declínio da vida urbana das cidades clássicas europeias. Jane Jacobs, por sua vez, defende que o crescimento económico é motivado pelas cidades, na sua obra *The Economy of Cities*.

Ao longo da História, os bairros dedicados aos comerciantes tiveram uma localização privilegiada na estrutura urbana (Kostof, 1992). Sendo o espaço público destas cidades o palco da atividade comercial, seria importante fazer referência à evolução do espaço público até à atualidade. Gehl afirma que, embora o uso do espaço público possa ter variado ao longo da História, este sempre serviu de espaço de encontro, comércio e de circulação de bens e pessoas. Desde sempre, as cidades foram uma concentração de atividades sociais, políticas e religiosas bem como um mercado dedicado à troca de bens e serviços, e todas elas ocorrem simultaneamente no espaço público da cidade (Gehl, 2001).

No contexto ocidental, a forma e função do espaço público tiveram origem nas civilizações clássicas (cit. in Carmona, 2004). Carmona afirma que as noções atuais do espaço público - a multiplicidade de funções; o carácter democrático, a função comercial do espaço; o carácter comunitário; a importância estética do espaço para o bem-estar dos cidadãos; e a exclusividade de certos espaços – tiveram a sua origem no espaço público da civilização grega que desenvolveu-se no século V a.C..

³ Estudo realizado pelo Department of *Environment and The Association of Town Centre Management* em 2007

O espaço público na civilização grega possuía uma forte componente social e política. Os dois principais espaços públicos nas *Polis* gregas compreendiam a *Acropolis* e a *Ágora*. Para Kitt (cit. in Carmona, 2004) a *Acropolis* começou por ser o principal espaço público e concentrava atividades religiosas, políticas e comerciais. Posteriormente, um novo espaço público começou a ganhar importância, a *Ágora*, que tal como a *Acropolis* possuía diversas funções. No entanto, na *Ágora* a atividade comercial foi a que ganhou maior protagonismo, e sendo uma atividade aberta a toda a população, este espaço não era apenas restrito a quem tinha o estatuto de cidadão na Civilização Grega (Carmona, 2004).

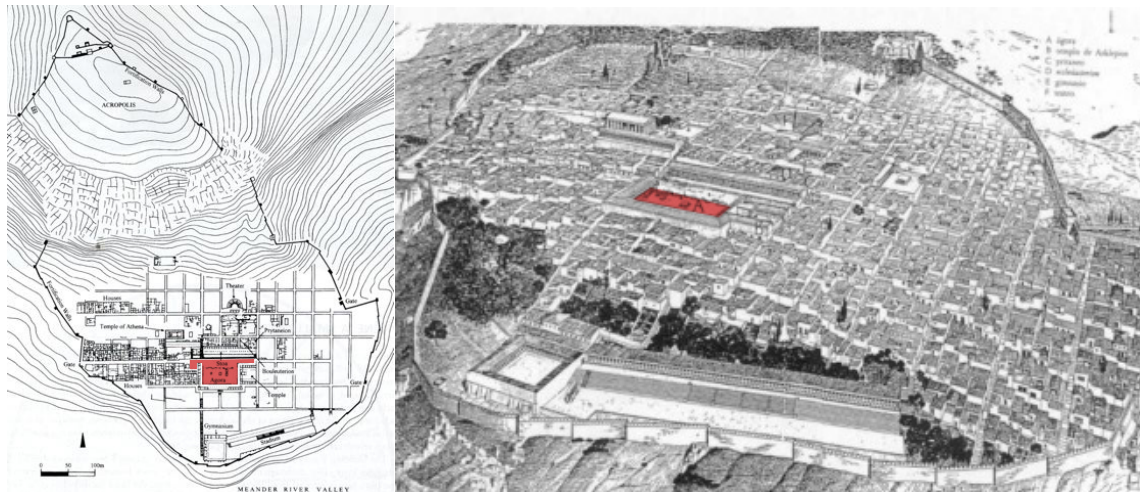


Fig. II.5 Representação (a vermelho) da *Ágora* no plano da cidade clássica de Priene (à esquerda)
 Fig. II.6 A *Ágora* (a vermelho) no centro da cidade clássica de Priene (à direita)

No século III a.C. as cidades do Império Romano floresceram, e o *Fórum* seria o núcleo destas cidades, espaço esse que seria uma combinação entre a *Ágora* e a *Acropolis* da Civilização Grega. As cidades Romanas, em comparação com as polis Gregas eram de maior dimensão, e possuíam assim um tecido urbano muito mais rico e complexo.

O *Forúm* era palco de diversas atividades religiosas, comerciais, políticas, desportivas, e ainda de encontros informais. No entanto, as atividades formais tinham prioridade sobre as atividades comerciais, que conduziam ao desenvolvimento de *Fóruns* dedicados a funções específicas (Carmona, 2004).

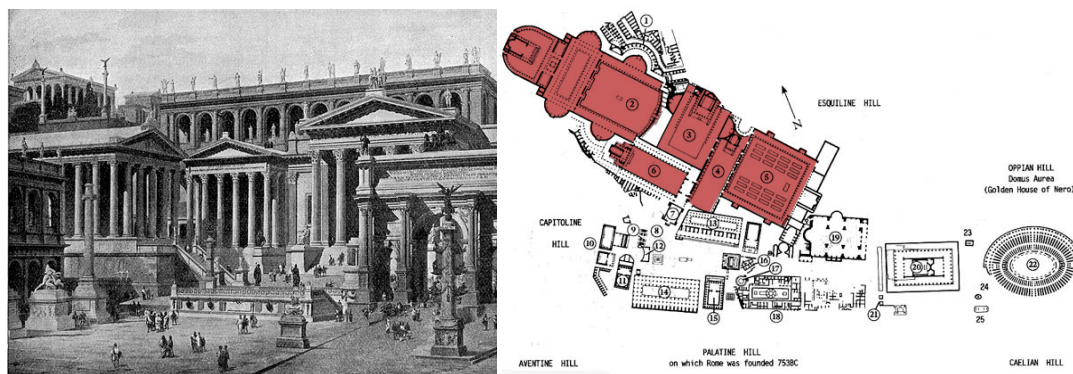


Fig. II.7 Representação do *Forum Romanum*, em Roma (à esquerda)
 Fig. II.8 Plano do conjunto dos vários *fórum*, em Roma (à direita)

A abordagem mais planeada das cidades romanas concentrava, numa zona, os vários espaços sociais, culturais, comerciais e religiosos, muito à semelhança das baixas das cidades atuais. Enquanto o foco da civilização Grega era criar espaços públicos com qualidades estéticas para o bem-estar da mente humana, o espaço público das cidades Romanas era visto como uma forma de domínio sobre a população, traduzindo-se na construção de imponentes edifícios políticos e religiosos, e obras de arte carregadas de simbolismo. (Carmona, 2004)

Depois da queda da civilização romana (império ocidental) em 476 d.C., após as invasões bárbaras, a vida urbana no ocidente europeu regrediu. No entanto a “Tese de Pirenne” defende que a queda do Império Romano deu-se mais tarde, com o cessar do comércio mediterrânico causado pela expansão muçulmana. Estes impediram trocas comerciais entre o ocidente europeu e outras regiões do mediterrâneo, que resultou no isolamento e declínio das cidades clássicas.

Neste período denominado de Idade Média, a Igreja Católica ganhou mais influência. As povoações confinadas entre muralhas tiveram a igreja como seu principal agente influenciador. A igreja era o centro da povoação e da sua vida urbana e o espaço planeado limitava-se ao espaço no seu adro, sendo palco de celebrações religiosas e procissões. A atividade comercial também tinha lugar neste espaço, e manifestava-se através de feiras periódicas (Kostof, 1992). Mumford afirma que “a retoma das rotas comerciais internacionais posteriormente impulsionou o crescimento urbano” (cit. in Carmona, 2004). Esta ideia também é reforçada por Pirenne que defende que as cidades medievais da Europa só floresceram no século XII e XIII, com o fim do controlo árabe sobre o mediterrâneo e o restabelecimento de rotas comerciais antes fechadas.



Fig. II 9 As cidades na idade média desenvolviam-se apenas no interior das suas muralhas. Cidade fortificada de Carcassonne, França

Durante a Idade Média era comum a prática de exclusão dos comerciantes estrangeiros para fora das muralhas das cidades. Isto acontecia por motivos tanto religiosos como sociais e deu origem a bairros comerciais especiais e independentes da legislação da cidade que os

acolhia. No final da idade média, estes bairros prosperaram com o crescimento económico, e refletiam o poder económico dos comerciantes que aí habitavam (Kostof, 1992).

Ainda no final da Idade Média, assiste-se também ao florescimento de pequenos aglomerados urbanos, os burgos, dedicados quase exclusivamente ao comércio. Normalmente a sua estrutura consistia apenas numa fileira de casas construídas ao longo da rua principal que se alargava no centro, onde dava lugar ao mercado. Na Suíça, nos aglomerados urbanos deste género, o mercado prolongava-se em toda a extensão do aglomerado em si, sendo subdivido através de fontes (Kostof, 1992).

Ao contrário do que acontecia com os comerciantes estrangeiros, o resto do comércio era fortemente controlado pelo estado, para que os comerciantes não se apropriassem de qualquer espaço disponível na cidade. Durante toda a História, podemos ter muitos exemplos em que o poder cívico e os comerciantes partilham o mesmo espaço público de forma a facilitar o controlo dos comerciantes (Kostof, 1992). Kostof refere ainda que esta relação física entre o domínio cívico e o comercial era meramente por motivos políticos e sociais. No entanto, em todos os períodos, a incompatibilidade entre os dois domínios torna-se evidente, desde a civilização grega às cidades romanas, com a separação do *Forum Romanum* (onde dava lugar ao Senado) da atividade comercial, tendo esta fóruns específicos (Kostof, 1992). No Renascimento também se verifica esta incompatibilidade e Girouard (cit. in Carmona, 2004) faz referência à importância das praças renascentistas expressarem dignidade cívica, ou seja, consideradas impróprias para atividades comerciais. Como consequência, os mercados e toda a atuação comercial eram muitas vezes proibidos de se concretizarem no centro das cidades.

A época do renascimento e do barroco traduziu-se num período onde os interesses da classe regente eram mais evidentes, refletindo-se no espaço público através das grandes praças do renascimento italiano. Durante este período os espaços públicos eram concebidos com objetivo de demonstrar a riqueza e poder das classes regentes.



Fig. II.10 Representação da Praça de São Marco, em Veneza (esquerda)

Fig. II.11 Praça de São Pedro, Vaticano (direita)

Será importante referir o lugar do comércio no espaço público dos aglomerados urbanos islâmicos. Neste caso específico, a atividade comercial estava intimamente ligada ao centro urbano. Ela desenvolvia-se linearmente desde ponto central, onde se situa a mesquita, até às

portas da cidade. A este eixo comercial dava-se o nome de *suq* ou *bazaar*. O *suq* era rigidamente organizado por categorias de comércio, como por exemplo a comercialização de velas e incenso próximo da mesquita e a comercialização de artigos ligados ao comércio de longa distância, próximo das portas da cidade. No entanto, aquilo que definia o espaço comercial na cultura islâmica era a boa coordenação entre o mercado local e o comércio de longa distância, como também a forma como este sistema se integrava na estrutura urbana (Kostof, 1992).

Nos centros urbanos islâmicos de maior importância, os *bazaar* continham um grande número de estruturas de apoio aos comerciantes, como por exemplo mesquitas próprias e banhos. Estes centros assemelham-se muito aos atuais centros comerciais. Atualmente grande parte deste sistema comercial foi ultrapassado pelos supermercados e zonas comerciais das baixas das cidades, passando os *suk* a servir apenas de atração turística nas cidades islâmicas (Kostof, 1992).



Fig. II.12 Representação de um *bazaar* árabe (esquerda)

Fig. II.13 bazaar de Khan el Khalili *bazaar* no século XXI, Cairo, Egito (direita)

Foi no ocidente que a transição da cidade pré-capitalista para a cidade capitalista foi mais evidente. Kostof afirma que o comércio foi a principal preocupação económica das cidades até à revolução industrial. A partir desta altura, a manufatura e o sector dos serviços ganham cada vez mais importância, alterando a estrutura dos centros económicos. Enquanto na cidade pré-capitalista a localização dos comerciantes na cidade dependia apenas das associações de comerciantes onde estavam inseridos, a visão economicista do território urbano, após a revolução industrial, significou que o território agora era vista como fonte de rendimento. Kostof argumenta que, para que o seu valor fosse aumentado, a noção de espaço de eleição teve de ser criada. Este novo paradigma resultou na segregação de usos, onde o local de trabalho já não era pretendido ser o local de residência (Kostof, 1992). Este fenómeno foi mais marcado nos E.U.A., onde se dá a formação de centros financeiros, *Central Business District*. A cidade em si tinha-se agora transformado no centro financeiro, comercial e administrativo de uma área

metropolitana maior, constituído por zonas residenciais na sua periferia e antigas praças e mercados do aglomerado colonial deram lugar a negócios como bancos, companhias de seguro etc. (Carmona, 2004). Este fenómeno também se verificou na Europa, mais especificamente em Londres, no Reino Unido embora numa escala menor e menos radical. Só mais tarde se formaram grandes centros financeiros de segunda-geração nas periferias de cidades Europeias (Kostof, 1992). Os espaços públicos destas praças muitas vezes tornavam-se em pontos emblemáticos destas cidades, como a *Times Square* em Nova Iorque e o *Picadilly Circus* em Londres. O contributo comercial para a criação de uma imagem de marca para estas cidades foi imprescindível (Carmona, 2004).



Fig. II.14 Fotografia de Manhattan, Nova York no ano de 1908 (esquerda)

Fig. II.15 Fotografia aérea de Manhattan, Nova York no ano de 1911(direita)

Conforme o uso do automóvel foi aumentando, os centros financeiros adaptaram-se e alargaram as suas avenidas (Kostof, 1992). No entanto, a diminuição da área destinada a usos pedestres para dar lugar aos automóveis, diminui a qualidade destes espaços.



Fig. II.16 *Times Square* em Nova York, 1904 (esquerda)

Fig. II.17 *Picadilly Circus* em Londres, 1910(direita)

A partir da década de 70, a disciplina do planeamento urbano sofre uma crise no Reino Unido, coincidente com a crise económica decorrente nesse período (Hall, 1988). Durante as

décadas anteriores, enquanto o planeamento urbano servia para controlar o crescimento das cidades, consequência do crescimento económico das décadas de 50 e 60, nos anos 70 assiste-se o incentivo do crescimento urbano como resposta à crise, pois as cidades eram vistas como geradoras de riqueza. No entanto, na década de 70, a crise na indústria manufatureira afetou negativamente os principais centros urbanos, outrora grandes centros industriais do Reino Unido.

Apesar da mesma crise ter afetado os E.U.A, as suas revitalizações do espaço urbano surgiram do reconhecimento que o protagonismo da indústria manufatureira nos centros urbanos tinha terminado, e chave do sucesso estava na sua terciarização. Estes centros podiam, assim, oferecer uma qualidade de vida que os centros comerciais nunca podiam oferecer (Hall, 1988).



Fig. II.18 *Harborplace* - Docas de Baltimore, projeto da *Rouse Corporation* de 1980

Os americanos e os ingleses criaram parcerias entre o sector público e o sector privado como forma de aumentar a qualidade dos centros urbanos (Carmona, 2004). Carmona argumenta que a comercialização do espaço urbano ocorrido nos E.U.A., deu origem a dois tipos de espaço público nas baixas das cidades americanas: o centro financeiro (CBD) e o centro de entretenimento.

A fórmula de sucesso nos E.U.A. era de revitalizar os espaços degradados dotando-os de diversas atrações que entretinham os habitantes - restaurantes, cafés, bares – transformando-os em pontos de atração turística que serviriam de base económica para estas cidades revitalizadas (Hall, 1988). Hall argumenta que as revitalizações decorrentes no E.U.A foram criando cidades-palco, fazendo uma analogia aos teatros. No entanto, muitas destas intervenções, com um forte cariz privado tinham um lado social negativo, pois promoviam uma exclusão social, cultural e racial, bem como a gentrificação (Carmona, 2004).

O movimento moderno também foi responsável por uma crise no planeamento urbano. Segundo Lang, (cit. in Carmona, 2003) a aplicação de teorias modernistas em escala urbana foi um insucesso em termos da vivência dos seus habitantes. Segundo McGlynn (cit. in Carmona,

2003) estes questionaram os valores e conceitos defendidos pelos arquitetos e urbanistas, bem como a sua capacidade em melhorar o espaço público pré-modernista. No movimento moderno, o espaço público era tratado como um todo sem distinções, a ventilação e a luz solar eram as suas principais preocupações e as questões sociais e psicológicas eram menosprezadas (Carmona, 2004). Este modo de pensamento criou uma rotura radical com o espaço público pré-modernista, que resultou na destruição da vida urbana (Gehl, 2010) e no que Sennett denominou de “espaço público morto” (cit. in Carmona, 2004). Os modernistas viam o espaço público mais como um espaço de circulação do que um espaço para se estar (Fig.II.15). Sennett argumenta que a vida pública no período moderno é excessivamente personalizada. Esta atitude modernista aliada à banalização do transporte pessoal, o automóvel, teve como consequência cidades que se adaptaram para acomodar o uso do trânsito automóvel em detrimento da circulação pedonal, que originou uma paisagem dominada por autoestradas, edifícios isolados e parques de estacionamento (Gehl, 2010) (Fig.II.20). Jacobs (cit. in Carmona, 2003) acusa o planeamento urbano moderno de destruir relações sociais antes estáveis e que tal influencia a segurança nas cidades.

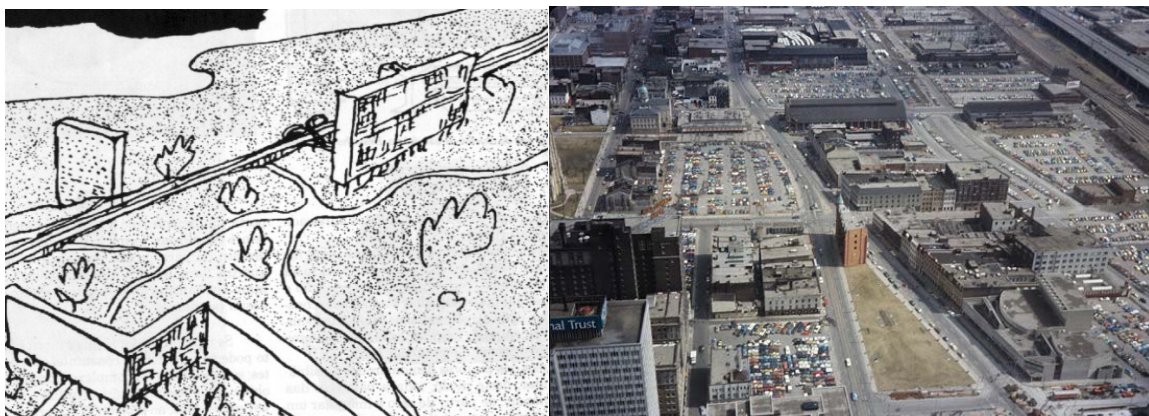


Fig. II.19 O edifício isolado, croqui de Le Corbusier(esquerda)

Fig. II.20 Parques de estacionamento conformam quarteirões em Toronto nos anos 1970(direita)

O tratamento modernista do espaço público conduziu a uma homogeneização dos espaços, ignorando especificidades sociais e psicológicas de uma sociedade cada vez mais diversa (Carmona, 2004). O movimento moderno foi um grande aliado dos regimes socialistas, principalmente do regime socialista soviético onde a competitividade comercial foi gravemente afetada. Este factor resultou na redução de zonas comerciais, pois a localização do comércio nesses regimes tinha perdido importância, uma vez que o regime detinha um monopólio, e o número de fornecedores e vendedores era reduzido (Kostof, 1992).

No período pós-modernista, assiste-se a um regresso do desenho urbano tradicional. Carmona defende que foram criados uma série de princípios cada vez mais universais que conduziram a esta atitude. O espaço público era agora visto como capaz de suportar uma data de questões sociais, económicas e físicas. Carmona argumenta que uma lição aprendida do

modernismo é a de que é necessário que a forma física não impeça a interação humana, pois sem ela não teremos uma noção do lugar (Carmona, 2004).

Gehl argumenta que atualmente existem quatro tipos de cidades, que se distinguem pelo seu espaço público:

- As cidades tradicionais, onde, tal como uma cidade antiga, o espaço público ainda se comporta como espaço de encontro, comércio e trânsito, coexistindo sem conflitos;
- As cidades invadidas, que possuem um espaço público no formato pré-moderno, mas onde a importância dada a circulação automóvel, em detrimento da circulação pedonal, empurra as pessoas para canais estreitos nas bermas das ruas;
- as cidades abandonadas, que possuem o espaço público num formato modernista que conseguiu chegar aos nossos dias, caracterizado por edifícios isolados cercados por parques de estacionamento (Carmona, 2004) e autoestradas, e onde a vida urbana é inexistente;
- as cidades reconquistadas, que ao possuírem um espaço público pré-modernista conseguiram um equilíbrio entre o trânsito automóvel, o mercado e o espaço de encontro.

No que toca à separação dos automóveis dos pedestres, Carmona defende que deve haver uma integração dos diferentes modos de circulação, sem comprometer a interação social. Embora irá sempre existir um conflito entre o uso do espaço público para o fluxo pedonal e interação social com uso do espaço público para a circulação de automóveis e outros meios de transporte, um espaço público deve conciliar diversas funções e, por isso, nunca deve separar as duas atividades irrefletidamente (Carmona, 2004).



Fig. II.21 Avenida pedonal repleta de pessoas em Estocolmo (esquerdo)

Fig. II.22 Elevada afluência numa praça em Melbourne (direita)

Concluindo, a evolução do espaço público ao longo da História, assim como a função comercial no espaço urbano, permite-nos entender o contributo do comércio para os espaços urbanos de sucesso e a sua importância na própria sustentabilidade da cidade. Uma oferta de comércio e serviços deficiente tem uma influência bastante negativa sobre a vida no espaço

urbano. A experiência americana no anos 60, principalmente através da *Rouse Corporation*, permite-nos entender a importância das parcerias público-privadas para revitalizar espaços degradados e, também, conseguir uma boa gestão. Deve-se promover a atividade económica no espaço público e a gestão privada, sem excluir determinados grupos sociais, nem provocar um excesso de artificialização do espaço.

4. O urbanismo comercial em Portugal

PROCOM

No contexto da relação entre o comércio e o espaço público em Portugal, será importante referir o exemplo de urbanismo comercial que houve em Portugal nos anos 90, no âmbito do PROCOM (Programa de Apoio à modernização do comércio). O projeto financiado por fundos da UE, teve como principal objetivo auxiliar o comércio de rua a ultrapassar os efeitos negativos dos hipermercados e das grandes superfícies comerciais que, aliado ao aumento da mobilidade pessoal contribuíam para o declínio económico, social e espacial do centro das cidades (Balsas, 1999).

Esta iniciativa surge a partir do reconhecimento de que não basta um espaço público de qualidade para influenciar positivamente o comércio de rua, mas também é necessário esse espaço possuir viabilidade económica (Balsas, 1999). Pode-se, então, concluir que tanto a qualidade do espaço público como o sucesso do comércio local dependem um do outro.

Carlos J. L. Balsas elabora um estudo em 1999 sobre a aplicação do urbanismo comercial em Portugal, onde estuda o sucesso do projeto PROCOM na revitalização dos centros urbanos de Coimbra e de Aveiro. Balsas usa a matriz dos “4 As” dos ingleses DOE (1994) para a avaliação dos dois casos de estudo – Acessibilidade, Atração, Animação local /beleza e Ação – pois foi a que melhor se adequava ao conjunto de medidas que foram aplicadas no âmbito do PROCOM, com a exceção da gestão do centro da cidade, na área da ação (Balsas, 1999).

No entanto, para o sucesso a longo prazo dos centros das cidades, Balsas defende as parcerias público-privadas, uma gestão de todo o espaço que compreende o centro urbano e, ainda, um financiamento sustentável em detrimento de subsídios públicos.

URBCOM

O URBCOM (Sistema de Incentivos a Projectos de Urbanismo Comercial) tem como objectivo modernizar as unidades empresariais do sector comercial, turístico, e de serviços integradas em áreas urbanas delimitadas, revitalizar o espaço público envolvente e promover acções de promoção e animação comercial.

Os beneficiados deste programa serão: as micro e as pequenas e médias empresas; as câmaras municipais; estruturas associativas de comércio e serviços; e as unidades de acompanhamento e coordenação. Os objectivos do URBCOM podem-se dividir em três diferentes eixos. Os dois primeiros possuem uma forma mais direta de intervir, resultam numa atuação ao nível das empresas. No entanto, o terceiro já assume um cariz mais horizontal de dinamização da envolvente empresarial.

Caso de Coimbra

Coimbra é uma importante cidade portuguesa da região centro, e usufrui de uma localização privilegiada no centro do eixo Lisboa-Porto. Situada nas margens do rio Mondego, Coimbra é uma das cidades mais antigas de Portugal e a sua origem remonta à cidade romana de Conímbriga, a qual se deve o seu nome quando esta substituiu a povoação romana como sede de Diocese. Foi a primeira capital de Portugal como reino, sendo substituída por Lisboa em 1255. A cidade é hoje conhecida por acolher a mais antiga universidade do país e uma das mais antigas da Europa, fundada em 1290.

O centro histórico da cidade divide-se em duas partes: a parte alta, designada por Almedina e a parte baixa, designada por Baixa da cidade. A Almedina era historicamente habitada pela nobreza e o clero, e mais tarde por estudantes devido à fundação da universidade. A Baixa situada fora das muralhas era destinada ao comércio, artesanato e às populações mais humildes. Nos últimos séculos a cidade cresceu e a área comercial que se situava fora das muralhas na Baixa de Coimbra, passava agora a estar situada no centro histórico da cidade. Durante vários anos a Baixa de Coimbra seria o centro de serviços e de comércio desta cidade.



Fig. II.23 Avenidas pedonais no centro histórico de Coimbra (esquerda)

Fig. II.24 Praça do Comércio em Coimbra (direita)

O aparecimento de grandes superfícies comerciais na cidade de Coimbra a partir dos anos 80 destabilizou o seu centro histórico, retirou protagonismo à Baixa da cidade e afastou consumidores. Aliando-se a este factor, podemos incluir outros que agravaram a situação, como a falta de modernização das lojas e dos produtos comercializados, a falta dum comércio diversificado e, ainda, a falta de atrativos e de lojas de renome no centro histórico. (Balsas, 1999)

Ao longo dos anos, a crise no comércio tradicional de Coimbra refletiu-se na degradação dos edifícios e do espaço público da Baixa de Coimbra e também na sua desertificação, que provocou novos problemas como a insegurança.



Fig. II.25 Elevada afluência às esplanadas do centro histórico numa tarde em Coimbra (esquerda)

Fig. II.26 Animação Cultural: Canto de Fado no centro histórico de Coimbra(direita)

Como forma de reverter este processo e auxiliar o comércio de rua, a Baixa de Coimbra foi incluído no PROCOM, e mais tarde foi criada a Coimbra Viva – Sociedade de Reabilitação Urbana, e a Agência para a promoção da Baixa de Coimbra (APBC). Através destes projetos de urbanismo comercial, pretendeu-se dotar a baixa de Coimbra de meios para estar ao nível e competir com as grandes superfícies comerciais.

A Coimbra Viva – SRU concentrou-se na reabilitação do espaço público e aumento do sua qualidade, e na reabilitação dos muitos dos seus edifícios. A APBC, como associação sem fins lucrativos, focou-se em reunir os vários comerciantes da Baixa de Coimbra e defender os seus interesses comuns, e promoveu a Baixa como “centro comercial ao ar livre”, de modo a dinamizar o comércio e serviços e alertá-los para a importância da qualidade do espaço público.

Neste processo, várias ruas foram cortadas ao trânsito e tornadas pedonais e vários edifícios, espaços comerciais e zonas envolventes foram requalificadas. Para além destes, o espaço público do centro histórico de Coimbra também sofreu uma requalificação, o que o tornou num polo comercial, turístico, cultural e de lazer.

Os pontos positivos destas intervenções feitas ao longo dos últimos anos podem ser comprovados actualmente pela vivência do espaço: são atraídos à baixa uma variedade de pessoas, desde turistas a residentes, que podem ser possíveis consumidores e que, por sua vez, favorecem o comércio; as esplanadas encontram-se cheias; e poderão observar-se uma grande variedade de estabelecimentos comerciais. No entanto, é de notar a falta de flexibilidade e aderência por parte de muitos comerciantes que não aproveitam a oportunidades das novas condições nem das novas associações criadas para apoio. As ruas estreitas e orgânicas, bem como alguns edifícios degradados, continuam a afectar a legibilidade do espaço público perpetuando um sentimento de insegurança nalgumas zonas, e a persistência de alguma criminalidade.

Apesar dos pontos negativos, a requalificação do centro histórico de Coimbra consistiu num caso de sucesso, pelo número de lojas abertas, pela variedade da oferta comercial, e a quantidade e variedade de pessoas a usar esse espaço.

Caso das Caldas da Rainha

“Caldas, Comércio e Cidade”

Caldas da Rainha é uma cidade portuguesa da região oeste, cuja a origem está ligada aos seus recursos hidrotermais. Os afloramentos termais determinaram na viragem do século XV para o século XVI a fundação do povoamento das Caldas de Óbidos (mais tarde Caldas da Rainha) com a construção dum Hospital termal em 1485. Esta cidade está situada num ponto estratégico e privilegiado dos eixos de ligação oeste - este e norte - sul.

A abundância de argila na zona favoreceu o crescimento da indústria cerâmica nas Caldas da Rainha e, com o artista Rafael Bordalo Pinheiro, nasce em 1884 a Fábrica de Faianças das Caldas da Rainha.

Através do URBCOM no ano de 2008, o centro urbano da cidade das Caldas da Rainha sofreu uma requalificação, através da dotação do espaço público com elementos que promovam o conforto (mobiliário urbano e equipamento de iluminação pública). Os percursos pedonais foram estimulados e valorizados ao se entender os espaços públicos como prolongamento dos espaços comerciais.



Fig. II.27 Avenidas Pedonais no centro histórico das Caldas da Rainha (esquerda)

Fig. II.28 Esplanadas numa tarde nas Caldas da Rainha(direita)

Como forma de valorizar o centro da cidade das Caldas da Rainha, esta candidatou-se ao Programa Operacional Regional do Centro em 2009. O Município, então, concentrou-se em promover a regeneração urbana e apostar em novas formas de governação⁴ tendo por base a formação de parcerias. Estas medidas tiveram como objectivo estimular diferentes agentes

⁴ Câmara Municipal das Caldas da Rainha (fonte: http://www.cm-caldas-rainha.pt/portal/page/portal/PORTAL_MCR/ACTIVIDADE_MUNICIPAL/PLANEAMENTO_URBANISMO/REGNERACAO_URBANA)

económicos, seja a modernizar o tecido económico existente da área de intervenção, seja na criação de novas actividades que contribuam para a regeneração do espaço público.



Fig. II.29 Loja âncora nas avenidas pedonais das Caldas da Rainha (esquerda)

Fig. II.30 Lojas âncora nas avenidas pedonais das Caldas da Rainha (direita)

As diversas requalificações resultaram numa redução do trânsito automóvel e da redução da oferta de estacionamento à superfície. A criação de uma rede de percursos pedonais teve como objetivo tornar o centro urbano num centro comercial ao ar livre. As intervenções resultaram num reforço à vida, identidade, imagem e segurança das ruas e avenidas do centro urbano das Caldas da Rainha. O projeto, mesmo antes de estar completo, demonstrou o sucesso da intervenção. Um rápido passeio pelas ruas do centro urbano permite observar um grande número de pessoas a percorrerem as vias pedonais, a cumprimentarem-se, e, ainda, a existência de diversas esplanadas. Todo o conjunto encontra-se interligado havendo sempre continuidade entre as vias pedonais.

A irregularidade da malha urbana contribui para alguma falta de legibilidade do local. No entanto, mesmo assim, o sucesso da intervenção já é observável.

Caso de Braga

“Liberdade Street Fashion”

Braga, considerada a terceira cidade de Portugal, depois de Lisboa e Porto, é uma das mais antigas cidade de país, com origem na cidade romana *Bracara Augusta*. Conhecida por ter a maior área pedonal do país no seu centro histórico, forma, em conjunto com os diversos cafés, esplanadas, lojas âncira, um grande centro comercial ao ar livre.

Nesta cidade no ano de 2010, aplicou-se um conceito inovador que se destaca dos restantes exemplos de urbanismo comercial, em que uma rua inteira é gerida por uma unidade gestora de centros comerciais, o que originou uma fusão harmoniosa entre o comércio de rua e o centro comercial. Durante a fase de projeto, a Câmara Municipal de Braga propôs ao promotor do centro comercial a ser construído (Grupo Regojo), na Avenida da Liberdade em Braga, a

aquisição de todo o quarteirão, em vez da construção de apenas um centro comercial comum, e manutenção do espaço público adjacente aos edifícios que conformam o quarteirão.



Fig. II.31 Liberdade Street Fashion, antigo edifício dos CTT restaurado, Braga (esquerda)

Fig. II.32 Antigo edifício dos CTT restaurado, Braga (direita)

O projeto, de Gonçalo Byrne, consistiu numa combinação de espaços comerciais, residenciais, escritórios, e estacionamento público, pelo facto de complexos multi-usos funcionarem como âncoras que geram um público constante no mesmo local. (Carvalho, 2011). Este projeto teve como finalidade usar as características dum centro comercial para combater a desertificação e abandono do centro histórico, revitalizando-o e tornando-o atrativo. A escolha da localização do projecto no “quarteirão dos CTT” em Braga, teve em conta a reabilitação do antigo e degradado quarteirão motivada pela estruturação do centro histórico de Braga. No entanto, a localização próxima a vias de elevado tráfego também foi um fator decisivo. (Carvalho, 2011)



Fig. II.33 Avenida da Liberdade, Braga (esquerda)

Fig. II.34 Rua Dr. Gonçalo Sampaio, Braga (direita)

O projecto deste “centro comercial de rua” junta vários conceitos básicos aplicados num centro comercial, adaptando-os à “Rua”(Carvalho, 2011):

-Loja Âncora – Unidades de grandes grupos de distribuição com o fim de atrair consumidores e atrair comerciantes a estabelecerem-se na “Rua”.

-ABL (Área Bruta de Locação) – Área da superfície que o comerciante utiliza e pela qual paga a utilização. É expressa em m² e dela exclui-se mezaninos e andares superiores.

- *Tenant Mix*, ou *Mix Comercial* – É o perfil do conjunto de negócios representado numa determinada zona de Ruas, ou centro urbano, que é definida a partir dum estudo de viabilidade do Centro e das artérias circundantes. Tem-se em conta variáveis como o perfil da população existente e a área de influência, o perfil do centro urbano e o tipo de comerciantes existentes.

- Área de influência – Explica a área onde a população será naturalmente atraída para o consumo de bens e serviços oferecidos num Bairro, Rua ou Loja, o sucesso dependerá do rigor da estimativa do número de compradores atraídos e o consumo médio a esperar dos mesmos.

O resultado final consistiu na requalificação da Avenida da Liberdade em Braga em conjunto com os edifícios envolventes, dotando-os de todas as características como se estivessem num centro comercial (corredor técnico, cais de cargas e descargas, sinalética). O projeto contribuiu para o desenvolvimento de uma nova centralidade, para a criação dum “lugar” com identidade própria, e criou uma considerável vantagem para o comércio de rua existente na proximidade com a Liberdade Street Fashion. (Carvalho, 2011)

5. Política de Cidades e Espaço público

Como vimos, nos últimos anos, existiram em Portugal vários programas, medidas e instrumentos de atuação com o objetivo de implementar uma política de desenvolvimento sustentável nas cidades portuguesas tendo em comum medidas de regeneração do espaço público, em alguns casos com afectação de fundos financeiros para apoio à actividade económica. Inseridas no contexto do desenvolvimento territorial do País e da Europa, estas medidas de iniciativa pública surgiram em 2007 e tiveram o nome de Política de Cidades POLIS XXI.

Até 2007 em Portugal, diversos programas públicos e projectos experimentais, nacionais e comunitários tiveram lugar. Entre os anos de 1974 e 2006, estes programas incidiram principalmente sobre a erradicação de barracas, a reconversão de áreas de génese ilegal, o desenvolvimento urbano estratégico, a renovação urbana, a qualificação de espaços públicos, resolução de problemas sociais. O projecto mais emblemático nesse período, foi a reestruturação urbana e ambiental do Parque das Nações, entre 1993 e 2008, associada à realização da EXPO'98. Este projecto, pela sua emblemática, marcou o início da valorização da qualidade do espaço urbano, bem como a divulgação noção qualidade de vida urbana, associada à qualificação do ambiente e valorização pública da dimensão colectiva da cidade.

O efeito EXPO'98 reflectiu-se na insurgência de uma multiplicidade de programas como o programa POLIS, que decorreu essencialmente entre os anos de 2000 e 2008, e que associou objectivos como a sustentabilidade ambiental e o reforço da atractividade e da competitividade das cidades. O PROQUAL (Programa Integrado de Qualificação das Áreas Suburbanas da Área Metropolitana de Lisboa) foi outro programa que teve como objectivo a resolução de problemas urbanísticos, sociais e infra-estruturais da AML. O PROCOM também surgiu neste contexto mas focou-se na estimulação da actividade comercial em centros urbanos.

Capítulo III. **CARACTERIZAÇÃO DO
CASO DE ESTUDO:**

O espaço público de traçado nas
Avenidas Novas

A escolha das Avenidas Novas para caso de estudo desta investigação deveu-se ao facto de ser uma das zonas consolidadas da cidade de Lisboa onde o espaço público de traçado constitui a sua imagem de marca. No entanto, à medida que o trânsito na cidade aumenta, a necessidade de se criar suporte para a sua circulação ganhou espaço em relação à existência do passeio para a circulação de peões. Como resultado, hoje em dia, a maioria dos vários eixos das Avenidas Novas encontram-se dominados por automóveis tanto em circulação como estacionados. Para alterar esta situação, assistiu-se à requalificação de uma das avenidas do conjunto das Avenidas Novas, a Avenida Duque d'Ávila. Esta requalificação evidencia o contraste entre a qualidade desta avenida e das restantes, o que facilitou a avaliação da qualidade do espaço público e do valor criado pelo mesmo

De forma a conhecer as Avenidas Novas, é fundamental contextualizar historicamente e geograficamente em relação à cidade onde se insere, Lisboa. Isto traduziu-se numa investigação sobre evolução do espaço público na cidade Lisboa, localizando as Avenidas Novas nessa evolução.

1. Evolução histórica das Avenidas Novas

Lisboa, com o seu porto natural, começou por se desenvolver na zona que hoje em dia corresponde à encosta do castelo. No século V, após a passagem, invasão ou instalação de diversos povos - Fenícios, Gregos, Celtas e Romanos - a cidade perde importância e dinâmica comercial. Com o fim do domínio Romano e posterior integração no reino visigótico, torna-se numa cidade autossuficiente, provocando alterações na sua estrutura urbana. A desativação dos espaços públicos romanos e o confinamento da população para o interior das muralhas são as principais alterações iniciais, sob domínio árabe, no séc. VIII. Sob este domínio, a cidade volta no entanto a transformar-se num importante centro administrativo e comercial, contrariando a tendência europeia de declínio da vida urbana neste período. No século X, a sua população era comparável às maiores cidades Europeias. A cidade árabe era constituída por um núcleo administrativo e religioso na atual zona do castelo, uma Medina na encosta meridional da colina com características mais comerciais e cívicas, bem como construções fora das muralhas, sendo as principais - Alfama a oriente e a atual baixa a ocidente. No final da era muçulmana e conquista cristã, a cidade sofre diversas alterações: a cidade continua a crescer no século XIII e, no reinado de D. Afonso III, Lisboa torna-se a capital do reino. No século XIV, constrói-se a grande muralha Fernandina para proteger a implantação da cidade fora das muralhas iniciais.

No século XVI, assiste-se a uma profunda alteração na estrutura urbana de Lisboa, através da instalação da corte junto ao rio “num novo paço real rapidamente construído fora da cerca, sobre os armazéns da Mina e da Índia” (França, 1980)⁵. Assiste-se, também, à construção

⁵ Na era dos descobrimentos, a comercialização de produtos chegados do oriente enriquecem a cidade

de povoações extramuros que se estendiam até à zona do atual Cais do Sodré. Um dos exemplos dessas povoações é o Bairro Alto que, no séc. XVI, foi o primeiro projeto urbanístico de traçado ortogonal. Nos séculos seguintes, Lisboa cresce ao longo da sua margem e, no século XVIII antes do terramoto, no reinado de D. João V, Lisboa assiste a um grande conjunto de projetos arquitetónicos e urbanísticos de expansão da cidade. Neste período, a cidade joanina (D. João V) desenvolve-se a partir de poente na zona da ribeira de Alcântara até Santa Apolónia, e para norte até às zonas como o Rato, Prazeres e Graça.



Fig. III.35 Cerca Fernandina demonstrando o crescimento da cidade de Lisboa em relação à cerca Moura (dimensões iniciais da cidade)

Fig. III.36 Plano da baixa Pombalina sobre a malha que existiu antes do terramoto.

Após o Terramoto de 1755, Lisboa é reconstruída seguindo um modelo iluminista. O plano impunha um traçado geométrico ortogonal com vias hierarquizadas e definidas em função de duas praças principais construídas no mesmo lugar das praças mais emblemáticas de cidade preexistente: o Rossio, que serve de centro comunitário, e o Terreiro do Paço, que serve de centro político e económico, batizada Praça do Comércio “numa intenção política que obedece à opção ideológica do Iluminismo pombalino.” (França, 1980)

Podemos falar de um possível primeiro ensaio de “urbanismo comercial” no projeto da Baixa Pombalina e prolongamentos subsequentes?⁶

A política burguesa do Marquês Pombal refletiu-se no desenho de Eugénio dos Santos, “económico e forte, mas sem “belezas”, devia servir uma cidade «entregue a comerciantes» ” (França, 1980). As construções desta nova cidade destinada a comerciantes eram distribuídas pelas novas ruas marcadas por exercício profissional ou atividade comercial, tal como na Idade Média onde não existia interferência da corte. (França, 1980)

O período pós-terramoto, na primeira metade do século XIX, caracteriza-se por um fraco crescimento demográfico, não existindo qualquer expansão ou alteração significativa no mapa da

⁶ Como é ilustrado pela alegoria da estátua de D. José, a burguesia colaborou no financiamento da reconstrução numa pareceria que ganharia os contornos duma atual parceria “público-privada”.

cidade. Isto é justificado pelas invasões francesas, posteriormente pela ocupação inglesa, seguida de uma crise política e uma guerra civil. Já no último quartel do séc. XIX, a revolução industrial traduziu-se num crescimento significativo da população de Lisboa. A cidade necessitava de crescer, e passou por uma das maiores expansões da sua história. O limite a norte imposto pelo Passeio Público, construído em 1764, foi ultrapassado com a construção da Avenida da Liberdade. A Avenida Rainha D. Amélia⁷ também foi outro braço estimulador da expansão do centro de Lisboa para norte.

Em 1845 os limites de Lisboa seriam redefinidos, dando origem em 1852 à Estrada da circunvalação⁸. A necessidade de controlar o desenvolvimento orgânico em zonas não planeadas no interior da zona delimitada pela circunvalação resultou no planeamento de arruamentos ao estilo boulevard, de forma a organizar esse território. (França, 1980)

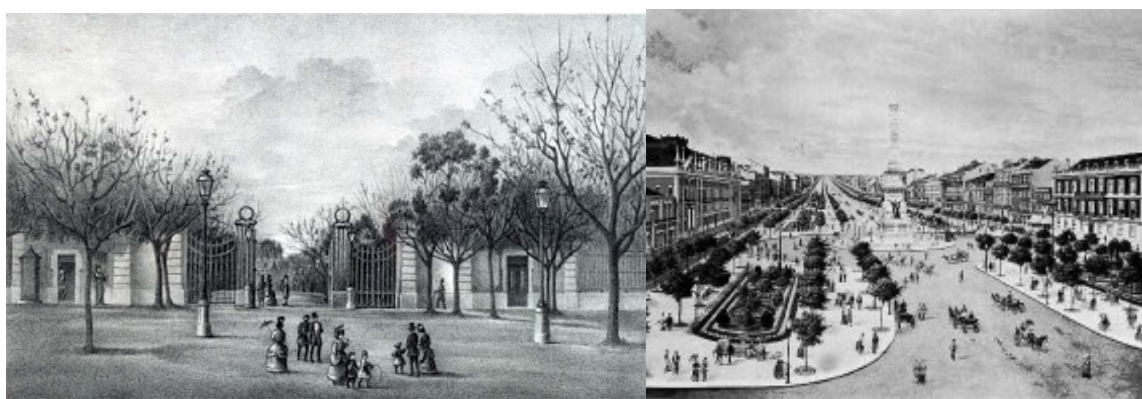


Fig. II.37 Representação do Passeio Público em Lisboa

Fig. II.38 Representação da Avenida da Liberdade em Lisboa

A Avenida da Liberdade foi o primeiro elo impulsionador da expansão de Lisboa (Almeida, 1995). Na acta da câmara encontrava-se referido desde 1859 que se pretendia abrir um *boulevard* que, “partindo do fundo do Passeio Público, corte pela parte inferior do Salitre e siga pelas terras de Vale do Pereiro até S. Sebastião da Pedreira ramificando-se para o Campo Pequeno” (cit. in Silva, 2006) Pois seria nessa zona que a expansão da cidade ia ocorrer. A avenida termina numa grande rotunda dedicada ao Marquês de Pombal, ligando, num simbolismo inerente, o primeiro estágio de expansão, que nascera a partir da reconstrução após o terramoto de 1755, à nova expansão que iria nascer a partir desse ponto.

O espírito progressista no final do século XIX fomentou a modernização urbanística de Lisboa. A personalidade que mais impulsionou esta modernização foi o engenheiro Frederico Ressano Garcia que, ao passar pela *École des Ponts et Chaussées* em Paris aquando da sua formação, pôde assistir em primeira mão ao Plano de extensão desta cidade, dirigida pelo Barão Haussmann (Silva, 2006). A direcção autoritária e qualificada de Ressano Garcia (Silva, 2006),

⁷ Atual Almirante Reis a partir da instauração da República.

⁸ A Estrada da Circunvalação iniciava a nascente na Cruz da Pedra junto ao rio, subia pelo Alto de São João, Arroios, Picoas, São Sebastião, Campolide, Prazeres para terminar a ponte em Alcântara.

nos pouco mais de trinta anos em que esteve à frente da Repartição Técnica da Câmara Municipal (entre 1874 e 1909), foi responsável por uma das maiores alterações da história da cidade de Lisboa, depois reconstrução da Baixa pombalina (Almeida, 1995). Ressano Garcia interveio na cidade em dois planos distintos. Como relata Almeida, (1995):

Por um lado desenvolve uma lenta e progressiva correção de situações no tecido urbano existente.

Por outro, aquela intervenção estruturava-se com maior fôlego no lançamento, na zona planáltica interior, de expansão da cidade, expansão que correspondia à crescente pressão social, económica e cultural de vários extratos da burguesia urbana.

Expansão planáltica de Lisboa e o contexto Europeu

Avenidas Novas foi a designação dada a esta nova expansão da cidade de Lisboa para os planaltos a norte, no contexto do “Plano Geral dos Melhoramentos da Capital”. Foi uma demonstração das características dum “urbanismo progressista” que teve como referencial os *boulevards* parisienses (Silva, 2006). Muitos bairros foram surgindo gradualmente ao longo das novas artérias: Avenida da Liberdade, Avenida Fontes Pereira de Melo e o Bairro das Picoas que aproveitava vias antigas. No século XIX, as Avenidas Novas limitavam-se à expansão que parte para norte da rotunda das Picoas (atual rotunda do Saldanha), no planalto em frente ao Palácio de Picoas, uma avenida com o nome do engenheiro impulsionador desta expansão, que mais tarde, com a mudança do regime, passaria a ter o nome Avenida da República, partiria da rotunda do Saldanha e chegaria até ao Campo Grande (França, 1980). Esta expansão centrada partir desta avenida e ladeada pela Avenida 5 de Outubro e Defensores de Chave, é intersectada por diversas avenidas mais pequenas, que atravessam ortogonalmente a avenida de República (Silva, 2006). As Avenidas Novas estavam inseridas dentro da antiga freguesia de São Sebastião da Pedreira, e concentravam quintas e palacetes a partir do século XVI, com destaque para a Quinta da Palhavã.

O projeto de expansão das Avenidas Novas surgiu no contexto europeu dum crescimento urbano nunca antes visto, impulsionado pela primeira industrialização (Silva, 2006). Embora numa escala menor, a expansão de Lisboa teve a par dos exemplos do urbanismo progressista como Paris com Haussmann e Barcelona com Cerdá, no que diz respeito à extensão e radicalidade dos projetos (Silva, 2006), à integração de estruturas anteriores e à provisão de sistemas modernos de infraestruturas viárias, ferroviárias, equipamentos portuários e urbanos

O progresso da engenharia no século XIX e a “marca” de Lisboa

As Avenidas Novas foram projetadas seguindo um série de diretrizes pragmáticas associadas à engenharia. Os engenheiros do século XIX consideravam as cidades como locais insalubres, e por isso pensaram numa série de características que estes novos locais deviam

possuir: ruas largas e quarteirões de dimensões normalizadas, dotação do espaço público com um conjunto de infraestruturas, como canalização de água, esgotos e, mais no final do século, iluminação pública, uma rede de eletricidade e de carris para os elétricos (Silva, 2006), bem como equipamentos (Jardins/Parques, Hospitais, Igrejas etc.)

Raquel Silva Henriques defende que além deste projeto cumprir os princípios do urbanismo progressista do século XIX, as Avenidas Novas possuem em simultâneo uma característica própria, a que denomina de “marca lisboeta”. Uma das suas justificações foi a continuidade desde a baixa pombalina até ao interior, conseguido através dum percurso ascensional em linha quebrada, começando na Praça do Comércio, passando pela Avenida da Liberdade, Avenida Fontes Pereira de Melo e Avenida da República, explorando as “potencialidades da ordenação urbana pombalina, distanciando a cidade do Tejo mas colocando-o num real e mítico ponto de partida”. Henriques destaca ainda a forma como o novo urbanismo “se retrai, curva e contracurva para encontrar as linhas antigas da cidade, adaptando a tendencial ortogonalidade a diversas e expressivas às pré-existências.” A autora dá como exemplo a Avenida Duque d’Ávila que foi colocada no lugar da velha Estrada da Circunvalação (Silva, 2006), estrada que demarcava os limites da cidade de Lisboa no século XIX, com início em Alcântara passando pela Rua Maria Pia, Rua Arco do Carvalhão, Rua Marquês da Fronteira, Avenida Duque d’Ávila, Rua Visconde de Santarém, Rua Morais Soares e Avenida D. Afonso III.

As grandes avenidas constituintes das Avenidas Novas, a arborização e os Jardins

A Avenida de Berna, com o nome original de Avenida Martinho Guimarães (vereador da Câmara Municipal de Lisboa), foi considerada uma das avenidas mais importantes das Avenidas Novas, devido à sua ligação à parte ocidental de Lisboa e articulação com a zona oriental. Pretendia-se ligar, através da Avenida de Berna, a Praça do Campo Pequeno a sítios como a Palhavã (atual Praça de Espanha) e Benfica. A Avenida, tal como era aquando da sua construção, continua a ser essencialmente um eixo de circulação. (Silva, 2006) O lento desenvolvimento desta avenida deveu-se a longos processos de expropriações e ao papel ativo que as Quintas pré-existentes no local desempenhavam na cidade, principalmente na porção ocidental desta avenida. Nesta porção encontrava-se uma mancha verde, onde se situou o Convento e a cerca das convertidas da Nossa Senhora do Rosário, que deu lugar em 1905 ao Hospital Curry Cabral e o terreno onde, no século XVIII, se situou a propriedade do Provedor dos Armazéns Reais, mais tarde em 1860, do Provedor da Casa Pia. Entre os anos de 1884 e 1904, instalou-se o Jardim Zoológico de Lisboa, conservando a mata aí existente que, meio século depois, deu lugar às instalações da Fundação Calouste Gulbenkian. Estas áreas verdes enquadravam-se inicialmente no plano de criar um parque urbano de grandes dimensões. (Figura III.32)



Fig. II.39 Plano de Ressano Garcia para a expansão de Lisboa

Fig. II.40 Plano de Ressano Garcia mostrando o projecto do parque de grandes dimensões.

Um edifício notável que remata esta avenida no lado nascente é a Praça de Touros do Campo Pequeno, construído no ano 1892.

A arborização das avenidas foi outra das preocupações dos engenheiros da época pelo reconhecimento das vantagens da vegetação nas cidades (Silva, 2006). No entanto, segundo Almeida, a estrutura verde teve outra função mais importante para Ressano Garcia que era a de criar uma imagem globalizadora, capaz de transmitir uma referência comum num espaço onde as pré-existências locais e o terreno exigiam pouca ou nenhuma necessidade especial. (Almeida, 1995) De notar que a variação das espécies de árvores por ruas visava criar de início uma identidade própria para cada uma delas.



Fig. II.41 Faixa arborizada da Avenida Duque d'Ávila, Lisboa, 1940

Fig. II.42 Arco do Cego e Avenida Duque d'Ávila, Lisboa, 1940

Desenvolvimento das Avenidas Novas até a atualidade

Todo o projeto das Avenidas Novas teve um desenvolvimento lento durante o período da Primeira República (Silva, 2006). Só na década de 1930 sobre direção do Engenheiro Duarte Pacheco, podemos assistir a uma aceleração significativa desta expansão. Na mesma década, é construída na Avenida de Berna a Igreja de Nossa Senhora de Fátima, construção que funciona como um importante ponto de referência nas imediações, que teve um impacto ainda mais importante reforçando a identidade urbana das Avenidas Novas (Silva, 2006).

O lento desenvolvimento das Avenidas Novas refletiu-se na diversidade de cêrceas e de estilos arquitetónicos existente nesta expansão. Henriques destaca a Avenida de Berna como principal exemplo disso.



Figura III. 43 Igreja de Nossa Senhora de Fátima, década de 1930

Figura III. 44 Viaduto ferroviário de Entrecampos sobre a Avenida da República.

Outros elementos notáveis

Durante a década de 1930, as Avenidas Novas foram beneficiadas com equipamentos públicos como a Maternidade Alfredo da Costa e o Instituto Superior Técnico.

O IST insere-se lateralmente a um bairro pré-existente – Bairro do Arco do Cego – e, em conjunto com a Alameda Dom Afonso Henriques, servirá de ligação entre as Avenidas Novas e o eixo de expansão iniciado pela Almirante Reis.

Nas décadas de 50, 60, e 70 Lisboa sofre uma nova expansão e surgem os bairros de Alvalade, Olivais e Chelas. Simultaneamente, assiste-se à terciarização das principais vias do plano do Ressano Garcia, como consequência, dá-se o início da substituição do edificado, em que os edifícios residenciais dão lugar a edifícios de escritórios, e o tráfico automóvel nas Avenidas Novas começa a intensificar-se.

Na década de 50, as obras de construção das linhas do metropolitano de Lisboa provocaram a alteração do perfil das principais avenidas do plano de Ressano Garcia, com exceção da Avenida da Liberdade que manteve o seu perfil original. As Avenidas Fontes Pereira

de Melo, República e adjacentes foram as que sofreram maiores alterações depois da construção da linha do metropolitano, com a redução ou supressão de alinhamentos arbóreos e aumento dos perfis de circulação automóvel.



Figura III. 45 Instituto Superior Técnico, década de 1930

Figura III. 46 Alameda dom Afonso Henriques, década de 1930

2. Caracterização das Avenidas Novas

As Avenidas Novas atualmente desempenham o papel de centro financeiro da cidade, acolhendo sedes de várias empresas nacionais e multinacionais. Possui muitas outras funções de centralidade como a concentração de diversos serviços e equipamentos públicos.

A Câmara Municipal de Lisboa, com o seu novo PDM de 2012, tem como objetivos a diminuição do trânsito automóvel na cidade, melhorar os transportes públicos e o espaço público e, ainda, aumentar as áreas pedonais. Nesse espírito, está atualmente concentrada em voltar a repor as funções originais de passeio público a alguns dos eixos das Avenidas Novas, através da redução do trânsito e reorganização da rede viária, como consta no PDM. Isto pode ser exemplificado pela mudança de perfil da Avenida Duque d'Ávila, onde a ampliação da linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa sob a avenida serviu novamente de pretexto para a alteração, embora com uma construção arrastada por vários anos que tem diminuído os impactos positivos desejados. A nova atitude por parte da autarquia local nesta área coincidiu com a formação da nova freguesia das Avenidas Novas poucos anos depois, no contexto da reorganização administrativa do território das freguesias em Portugal, unindo as antigas freguesias de São Sebastião da Pedreira e Nossa Senhora de Fátima dando um forte impulso para a consolidação da identidade deste bairro.

O papel urbano das Avenidas Novas não é entendido apenas dentro dos seus limites administrativos de freguesia, nem tão pouco pelos limites do plano original de Ressano Garcia como se tem verificado ao longo do tempo. Nesse sentido podemos englobar áreas homogêneas, nas freguesias de Areeiro, Alvalade, Arroios e Santo António. No entanto, são as freguesias de Alvalade e Areeiro que concentram maior parte da área homogênea das Avenidas Novas. Estas áreas surgem como continuação ou expansão dos traçados das Avenidas Novas.

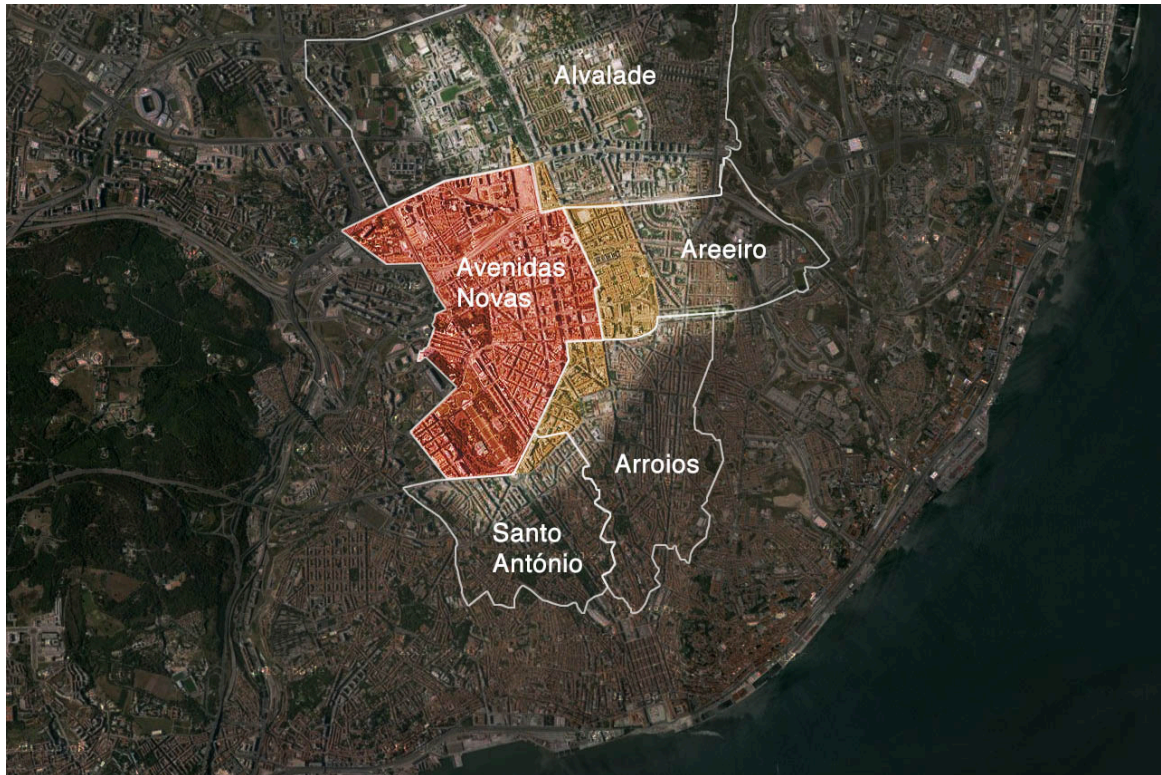


Figura III.47 Esquema da freguesia das Avenidas Novas e a sua área homogénea, imediata (mancha amarela) e de traçados (mancha mais clara)

A freguesia das Avenidas Novas (combinação dos dados das duas freguesias extintas)⁹ conta com 21625 habitantes (segundo o censo 2011), numa área que possui 299,5 hectares. O número de habitantes aumentou em relação ao censo 2001, o que evidencia o sucesso desta zona em atrair moradores. Entre 2001 e 2011 esta zona evoluiu positivamente em diversos fatores, nomeadamente no aumento do número de alojamentos disponíveis aumentou 22%, o dobro em relação ao resto da cidade. O grupo predominante tem idades compreendidas entre os 15 e os 64 anos, o que a caracteriza como uma freguesia de população ativa. É de referir que, embora o índice de envelhecimento seja elevado (209,8% em relação aos 182,8% de toda a cidade de Lisboa), houve uma evolução positiva do grupo etário das crianças (dos 0 aos 14 anos).

Quanto ao edificado destacam-se os edifícios em altura de habitação plurifamiliar e a coexistência nesta zona da função residencial e não-residencial.

A população das Avenidas Novas possui, na sua maioria, uma formação superior (40%). Em relação às profissões exercidas pelos habitantes destacam-se os setores dos quadros intelectuais e científicos, seguido dos setores administrativos, de comércio e de serviços.

No entanto, como já se observou no contexto histórico, a zona homogénea das Avenidas Novas pode-se estender fora dos seus limites administrativos como freguesia, e englobar freguesias como Alvalade e Areeiro. Assim, podemos incluir nesta zona um número ainda maior

⁹ Estudo realizado pela CML para a caracterização da nova freguesia das Avenidas Novas no ano de 2013

de equipamentos, infraestruturas e serviços que contribuem largamente para criar uma forte centralidade nesta zona em particular da cidade de Lisboa.

Infraestruturas

Em termos de infraestruturas podemos afirmar que a presente área de estudo é servida com uma boa rede transportes públicos bem como uma boa rede viária. Em termos de transporte ferroviário, esta zona possui duas gares intermodais: Entrecampos e Roma/Areeiro. Em termos de transporte rodoviário destaca-se a existência de uma extensa rede de autocarros da Carris, e ainda de um terminal de autocarros na Praça de Espanha e outro no Campo Grande. Quanto ao Metropolitano de Lisboa, a freguesia das Avenidas Novas é servida por 8 estações e, se contarmos com a área homogénea das Avenidas Novas (incluindo as freguesias de Alvalade e Areeiro), podemos contar com 14 estações no total, sendo as principais – Marquês de Pombal (cruzamentos com as linhas amarela e azul), São Sebastião (cruzamento com a linha azul e vermelha), Praça de Espanha (ligação ao Terminal de autocarros), Saldanha (cruzamento com a linha amarela e vermelha), Entrecampos (ligação com a linha de cintura), Campo Grande (cruzamento com a linha amarela e verde, e ligação ao terminal de autocarros).



Figura III.48 Transportes Públicos no caso de estudo (Metropolitano de Lisboa e CP)

Equipamentos Públicos

Existem diversos equipamentos públicos situados nas Avenidas Novas, na freguesia e na zona homogénea, podemos enumerar os principais: a Maternidade Alfredo da Costa, o Instituto Superior Técnico, a Cidade Universitária, o Hospital Curry Cabral, o Hospital de Santa Maria e o Hospital Júlio de Matos

Equipamentos Culturais e de Entretenimento

Em termos de espaços de entretenimento podemos encontrar diversos cinemas e ainda a Praça de Touros do Campo Pequeno. Quanto a equipamentos culturais os principais são a Fundação Calouste Gulbenkian e a Culturgest.

Equipamentos de Lazer

Existem nesta zona diversas áreas de lazer, sendo as principais o Parque Eduardo VII, o Parque do Arco do Cego, os jardins da Fundação Calouste Gulbenkian e a Alameda Dom Afonso Henriques, e o Jardim do Campo Grande.

A zona concentra ainda diversas estruturas comerciais que fortalecem ainda mais a noção de centralidade vivida nesta zona, caracterizada inicialmente por uma área de pequena e média burguesia, com algum poder de compra, evoluindo para uma centralidade de escala superior.

Na História posterior de Lisboa, as Avenidas Novas influenciam outras experiências de expansões planeadas com malhas urbanas regulares, principalmente, em épocas posteriores às experiências “modernas” dos Olivais e Chelas. Se considerarmos áreas com carácter de homogeneidade e regularidade (o que exclui experiências de menor dimensão como as da EPUL podemos considerar dois casos na cidade de Lisboa: o Parque das Nações e a Alta de Lisboa.

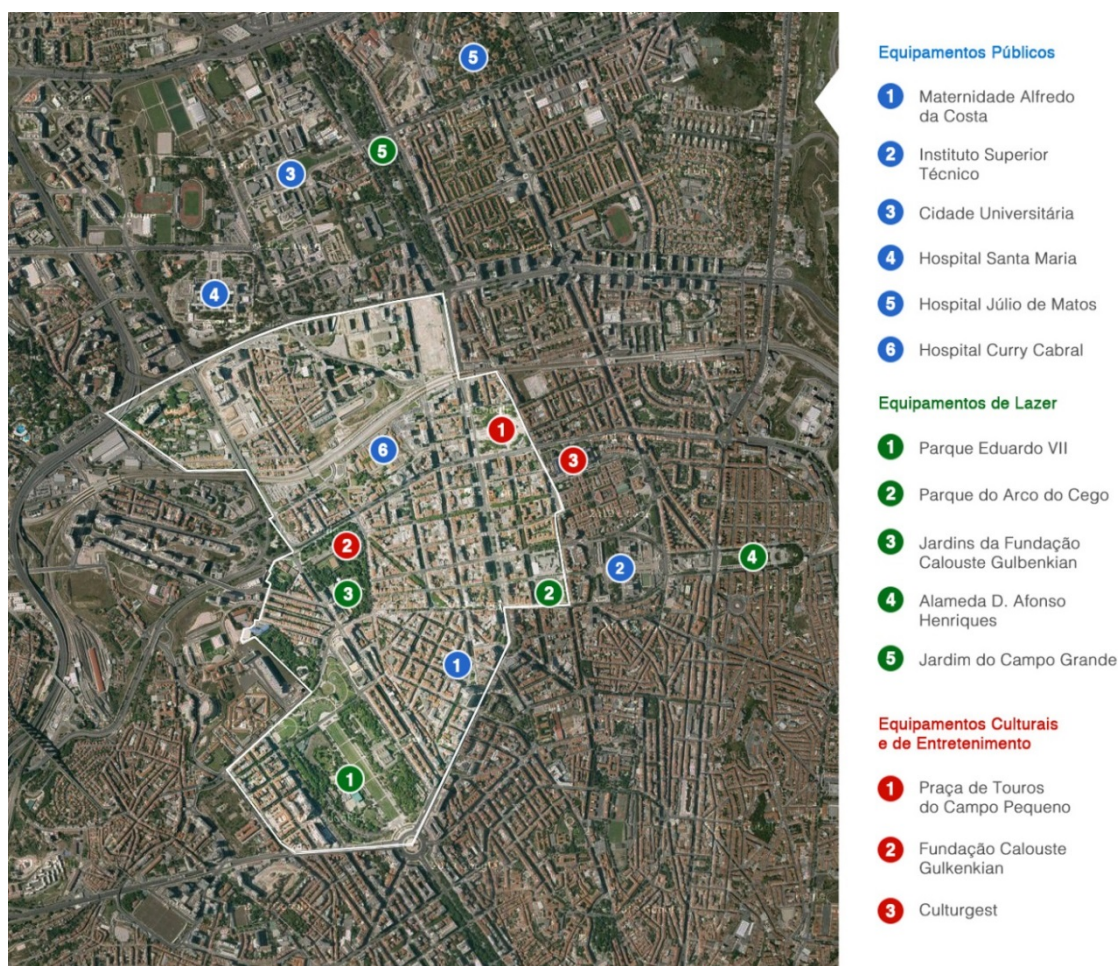


Figura III.49 Lista de equipamentos públicos sobre a área de estudo

3. O Projeto de requalificação da Avenida Duque d'Ávila

O projeto de requalificação da Avenida Duque d'Ávila surgiu da oportunidade de melhorar a qualidade do espaço público após as obras de prolongamento da linha vermelha do Metropolitano de Lisboa. Ao prolongar a linha vermelha desde Alameda até São Sebastião, passando pelo Saldanha resultou na interligação das três principais linhas do Metropolitano de Lisboa, através deste troço.

Por passar sob a Avenida Duque d'Ávila e por haver a necessidade técnica de realizar a parte da escavação em céu aberto, a construção da nova extensão da linha vermelha implicou o fecho parcial da avenida.

Por esta zona ser fortemente condicionada pela malha urbana existente, o estudo da localização dos acessos às estações concluiu que um dos acessos da estação de São Sebastião, na Linha Vermelha, ocuparia a faixa viária norte da Avenida Duque d'Ávila, o que levava ao redesenho e reformulação de todo o eixo. Este constrangimento foi visto como uma oportunidade pelos projectistas.

O projecto consiste no redesenho do perfil, caracterizado agora como de uma avenida parcialmente pedonal desde São Sebastião até ao Arco do Cego, cruzando-se com importantes vias da zona das Avenidas Novas, como a Rua Marques Sá Bandeira, Avenida 5 de Outubro, Avenida da República e Avenida Defensores de Chaves, e em que apenas a faixa viária sul permitiria a circulação automóvel.

O projeto reflete vários objectivos gerais definidos pelo PDM de Lisboa, tais como:

- a) a contribuição para a transformação do sistema radial da estrutura viária para um sistema reticulado;
- b) a implementação e fomento dum corredor pedonal e clicável estruturante, de atravessamento, no centro da cidade;
- c) a integração num corredor verde de ligação entre o Parque Florestal de Monsanto ao Parque da Bela Vista;
- d) o objectivo de criar, através da implementação de passeios de grandes dimensões, uma nova área de qualidade urbana com forte potencial recreativo e comercial.



Figura III.50 Representação da ciclovia (a vermelho) da área em estudo (a claro) na rede ciclável existente e em projecto da cidade de Lisboa.

Numa zona fortemente dominada pelo trânsito automóvel, este projecto torna-se essencial pois dará prioridade aos peões, contribuindo para que estes e os ciclistas usufruam dum espaço mais confortável e seguro para caminhar ou deslocar-se de bicicleta, integrado ainda numa zona da cidade caracterizada pela existência dum grande número de serviços, atividade comercial e de ensino.

A primeira fase da obra foi da responsabilidade do Metropolitano de Lisboa e realizou-se entre São Sebastião e o Arco do Cego, entre os dois acessos às estações de metro. Na segunda fase pretende-se que a via pedonal chegue até á Alameda Dom Afonso Henriques.

Neste momento, esta via pedonal une diversos espaços de lazer estimulando o seu uso não só pela população local, como por utentes dos serviços oferecidos:

Jardins da Fundação Calouste Gulbenkian,

Avenida Conde de Valbom,

Jardim do Arco do Cego

Alameda Dom Afonso Henriques,

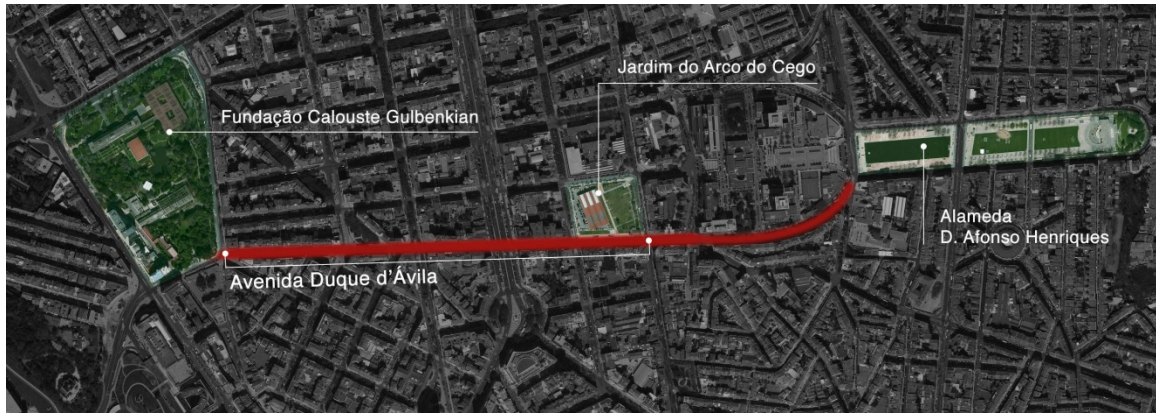


Figura III.51 Esquema da ligação de três grandes espaços de lazer através da via pedonal.

O projecto tem por base várias transformações do perfil transversal:

- a) eliminação da circulação rodoviária na faixa norte,
- b) criação dum espaço pedonal com exposição solar e de leitura clara.
- c) Eliminação do estacionamento central
- d) Criação de uma faixa de ciclovia entre os dois eixos da alameda central de árvores que, por sua vez, foi integrada numa rede ciclável à escala da cidade de Lisboa
- e) No limite sul do espaço pedonal encontra-se uma faixa contínua de estacionamento automóvel.
- f) A faixa viária sul divide-se em duas vias com um único sentido (poente-nascente).

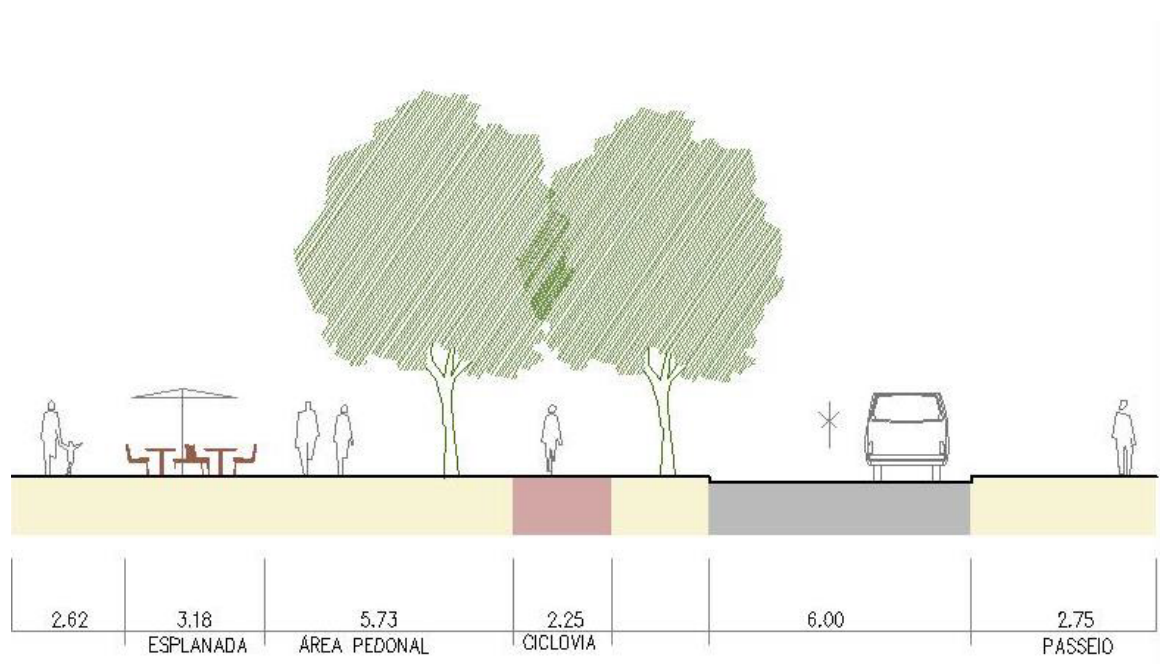


Figura III.52 Perfil da Avenida Duque d'Ávila após a intervenção

Apesar da redução do número de lugares de estacionamento na Avenida Duque d'Ávila após a intervenção (redução de 51 lugares), criaram-se mais lugares nos quarteirões circundantes, através da implantação do estacionamento em espinha), o que acabou por resultar num acréscimo de 168 lugares de estacionamento nesta zona.

O desenho do pavimento mantém a simetria existente, bem como a geometria do anterior arruamento através do desenho e cor da calçada e manteve-se ainda a estrutura arbórea característica dos eixos das Avenidas Novas agora com particular importância para o ensombramento na área de esplanadas.

O passeio do lado norte da Avenida Duque d'Ávila passa agora a ter uma largura de mais de 3 metros, antes ocupados pela faixa viária automóvel. Este excesso permite aos comerciantes dos cafés e restaurantes apropriarem-se de uma área maior para a instalação de esplanadas, ao contrário da situação anterior, em que possuía perfil comum às restantes avenidas como por exemplo a Avenida 5 de Outubro.

Capítulo IV. **METODOLOGIA DE ANÁLISE**

De forma a analisar a qualidade do espaço público das três vias das Avenidas Novas (figura IV.53), e relacionar a qualidade com o valor económico gerado, optou-se por usar um método de análise que integra diferentes processos. A análise integrou assim três processos: um levantamento da opinião das partes interessadas sobre a qualidade do espaço público e o valor gerado por este; uma avaliação da qualidade do espaço; e uma contagem de utilizadores segmentados por um conjunto de atividades.



Figura IV.53 Localização das três avenidas estudadas nesta investigação e os troços analisados em destaque.

O levantamento da opinião das pessoas consistiu na realização de entrevistas e inquéritos de forma a obter uma imagem da opinião geral das principais partes afectadas pela geração de valor económico através do espaço público. Foram assim entrevistados oito agentes imobiliários da cidade de Lisboa, nove comerciantes das Avenidas Novas, e realizados 4 inquéritos a moradores da Avenida Duque d'Ávila.

Como forma de se construir uma representação próxima em termos de qualidade dos caso de estudo procede-se à sua avaliação qualitativa. O processo de avaliação consistiu na recolha de dados através de observações a diferentes horas do dia e a diferentes dias da semana, para se obter uma imagem mais abrangente da performance dos espaços avaliados.

Para apoiar os outros dois processos, foi ainda realizada uma análise de usos com o objectivo de destacar as variações do fluxo de pessoas entre diversas atividades, durante diferentes alturas do dia e diferentes dias da semana. Para tal, foi necessário efetuar uma contagem de pessoas, agrupadas em diferentes atividades.

1. Objetivo das entrevistas e dos inquéritos

Observar, questionar e ouvir as pessoas que usam um espaço para viver, trabalhar ou simplesmente para ocupar os seus tempos livres, segundo a PPS permite-nos uma melhor compreensão das características de um espaço público. No caso desta investigação, de modo a compreender de que forma é percebida a qualidade do espaço público e a entender a sua influência na criação de valor económico, e ainda as preferências reais da população geral em relação ao mesmo, foram realizadas entrevistas e inquéritos a extratos chave da população. Estes extratos pertencem ao conjunto das partes interessadas na criação de valor económico pelo espaço público. Para tal, foram escolhidos três grupos, cujo critério principal de seleção foi o conhecimento mais aprofundado sobre este assunto.

Agentes Imobiliários - Por possuir um melhor conhecimento do mercado de compra e venda de habitação, este extrato está melhor preparado para responder a questões relacionadas com o preço das casas, zonas de maior valorização e preferência dos moradores.

Comerciantes - De modo a compreender como o espaço público influencia os seus negócios, este extrato permite-nos obter um conhecimento mais real dos benefícios gerados por um espaço público de qualidade

Moradores – Os inquéritos realizados a este segmento tiveram como objetivo entender as preferências dos moradores no que toca ao espaço público do local onde residem, da influência que tem nas suas vidas e a influência que tem na decisão de viver onde vivem.

As entrevistas foram feitas através de conversas, com o apoio de um guião, de modo a compreender melhor os efeitos e benefícios de um espaço público para cada um deles. Para complementar esta informação, foi necessário efetuar alguns inquéritos de modo a ser possível obter um maior número de respostas e tornar a conclusão mais precisa, apesar do objectivo não ter sido reunir dados estatísticos.

Estas conversas permitiram uma aproximação a uma quantificação do nível da influência dos espaços públicos no valor dos imóveis, conhecer a consciência da população em geral para os benefícios dum espaço público de qualidade, bem como conhecer as suas críticas às opções tomadas em projetos de requalificação.

2. Descrição do processo de contagem

Este processo consistiu numa contagem de pessoas através de um contador electrónico, em várias horas do dia, durante uma deslocação entre o ponto A e o ponto B da avenida em estudo. De modo a obter dados mais fiáveis, este processo foi repetido seis vezes. No final, foram introduzidos numa grelha (anexo V) para se calcular a média e, com base nestes dados, eram gerados gráficos automáticos para os comparar (anexo VI).

Os dias foram divididos em duas categorias: dia útil e fim de semana. O dia útil inclui qualquer dia de segunda a sexta-feira, enquanto que, para o fim de semana, considerou-se apenas o sábado. O dia útil foi, por sua vez, dividido em 6 períodos: início da manhã (8 horas às 9 horas); fim da manhã (10 horas às 11 horas); almoço (12 horas às 13 horas); início da tarde (15 horas às 16 horas); fim da tarde (18 horas às 19 horas); noite (23 horas a 24 horas) – O fim de semana foi dividido em 4 períodos: manhã (10 horas às 11 horas); almoço (13 horas às 14 horas); tarde (15 horas às 16 horas); noite (23 horas a 24 horas).

Como forma de se obter uma representação da intensidade dos diferentes usos foram feitas contagens das principais actividades observadas na avenida em estudo (passear/deslocar, socializar - sentar nas esplanadas, sentar nos bancos, movimento comercial – entrada e saída de lojas, prática de exercício físico) consoante os diferentes períodos do dia.

2.1 Atividades analisadas

Passear/Deslocar

Neste caso foram contabilizadas pessoas a deslocarem-se na avenida. Por ser difícil saber se as pessoas estão a passear num período de lazer ou apenas a realizarem a actividade necessária de se deslocarem de um ponto para outro, o resultado desta contagem oferece diversas interpretações. No entanto, a principal indicação que esta contagem nos oferece é o sucesso em atrair pessoas para o espaço analisado.

Socializar

A contagem desta atividade reflete o sucesso do espaço público em atrair pessoas para actividades sociais e opcionais, o que segundo Gehl é um indicador de qualidade do espaço. Para esta atividade foram contadas as pessoas sentadas em esplanadas de cafés, ou em grupos a conversarem.

Sentar

Esta contagem reflete o sucesso do espaço em atrair pessoas para atividades opcionais, bem como a aptidão do espaço público para oferecer conforto aos seus utilizadores. Para esta atividade foram contadas todas as pessoas sentadas em bancos públicos (no caso de existirem) ou em locais improvisados (escadas, lancis e muros).

Compras – Movimento Comercial

Apesar desta atividade ser uma atividade necessária, reflete o sucesso em espaço em atrair pessoas para o comércio de rua. Para esta atividade foram contadas pessoas a entrar e a sair de lojas (os funcionários dos estabelecimentos não foram incluídos na contagem).

Exercício

Esta é uma atividade opcional que também reflete o sucesso e a qualidade do espaço. As pessoas contabilizadas para esta atividade foram pessoas a praticar desporto como: andar de bicicleta e correr. Esta contagem também pode refletir o conforto dum espaço público.

3. Critérios e métodos de avaliação da qualidade no espaço público

O método de avaliação da qualidade que foi usado é fruto da adaptação aos casos de estudo dum conjunto de métodos de avaliação já existentes. Apesar de terem sido incorporados qualidades e indicadores de diferentes autores, a estrutura principal da avaliação é baseada no guia *O Chão da Cidade* (Brandão, 2002) e no guia *Value Handbook* (CABE, 2001).

O método de avaliação qualitativa organiza-se segundo a estrutura do guia *O Chão da Cidade* que se divide-se em critérios gerais e específicos. A metodologia usada nesta investigação concentrara-se nos critérios gerais. Como tal, este método organiza as diversas qualidades intangíveis em oito objectivos gerais – identidade, morfologia, imagem, conforto, mobilidade, atividade, sustentabilidade, qualidade construtiva.

Para responder a cada um destes critérios gerais de forma menos subjetiva possível, foi necessário identificar indicadores adequados que refletissem as qualidades intangíveis de cada critério geral. De forma a facilitar este processo, alguns dos objectivos gerais (identidade, morfologia, conforto, mobilidade, atividade) foram relacionados com o diagrama da PPS (figura IV.54), onde também são apresentados indicadores possíveis para explicação de várias qualidades intangíveis. Estas estão divididas no diagrama em 4 atributos chave: sociabilidade, atividades, acessos e conforto. Para relacionar os critérios gerais com o diagrama da PPS, procurou-se a definição para cada objectivo geral, onde foram isoladas qualidades intangíveis. Posteriormente procuraram-se essas qualidades no diagrama da PPS conseguindo-se assim associar cada objectivo geral a um atributo chave do diagrama.

Por fim, para avaliar cada atributo chave, foi utilizado o quadro de valores identitários do manual da DGOTDU (anexo I), que é baseado no diagrama da PPS mas que atribui um conjunto de perguntas a cada atributo chave, de forma a simplificar o processo de avaliação do espaço.

A resposta às perguntas do manual da DGOTDU, em conjunto com as entrevistas e contagens que serviram de indicadores complementares, permitiu uma reflexo mais fiel e rigoroso de cada um dos critérios gerais.

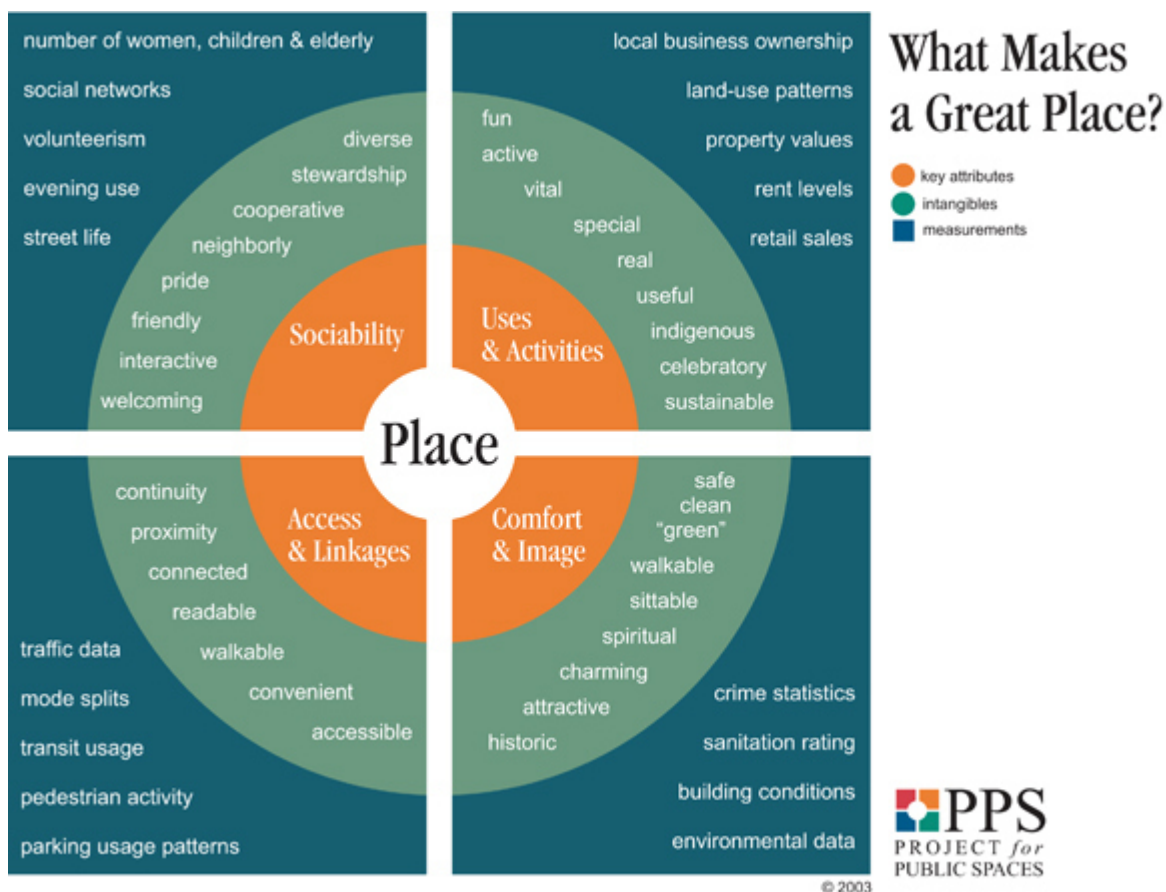


Figura IV.54 Diagrama da PPS

3.1 Avaliação qualitativa do espaço – critérios gerais

Identidade

Qualidades intangíveis: Sociabilidade, Amigabilidade, Orgulho, Cooperação, Interactividade

As características identitárias de uma comunidade geram a partir da relação dela com o ecossistema e da forma com ela se apropria do espaço, originando padrões de vida específicos que se vão refletir no espaço construído. (Brandão, 2002)

“O conceito de identidade comporta sempre uma referência de interactividade, em que as relações com o exterior, são constitutivas da identidade.” (Brandão, 2008)

Um espaço urbano memorável é aquele que reflete equilibradamente a memória coletiva, as tradições, costumes, e história comum de uma sociedade, ou seja, a interação da mesma com o meio envolvente.

A identidade de uma comunidade é reforçada através do apoio e promoção dos seus padrões característicos de desenvolvimento e cultura. Resulta não só na criação de novos

elementos de diferenciação, como também na promoção do caráter formal, dos significados reconhecíveis no local e a noção de pertença por parte dos seus habitantes.

A identidade dum espaço pode ser refletido através de diversos indicadores. No entanto a sociabilidade é o atributo chave do diagrama da PPS (figura IV.55) que melhor se adequa a este objetivo. A metodologia usada então para identificar a qualidade das características identitárias promovidas no espaço, baseou-se num conjunto de questões e indicadores do manual da DGOTDU relativas à sociabilidade (anexo I)

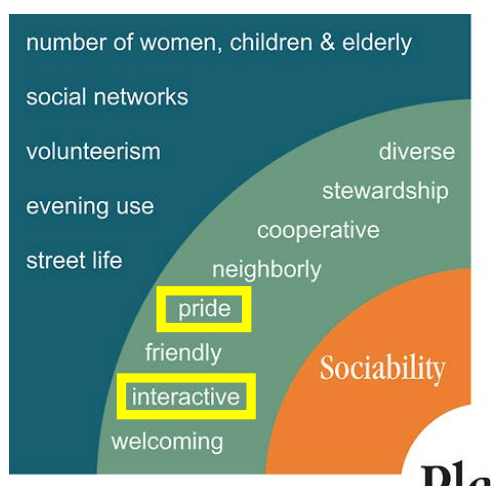


Figura IV.55 As qualidades intangíveis da “identidade” encontradas no diagrama da PPS.

Morfologia

Qualidades intangíveis: continuidade, limites definidos

A noção de continuidade dum espaço público refere-se ao sucesso da sua boa e equilibrada inserção e integração na malha urbana. O espaço deve ter em consideração o contexto e as características específicas de cada espaço, e o modo como unidos criam um todo mais vasto e complexo, criando e contribuindo assim para a formação de uma malha urbana coerente. (Brandão, 2002).

A qualidade de continuidade contribui para que os diversos percursos urbanos se interliguem e os espaços se complementem. Esta qualidade tem também um reflexo na arquitetura pois estimula o relacionamento dos diversos edifícios adjacentes.

Para além das redes viárias, a noção da continuidade envolve outras redes que constituem o espaço urbano: estrutura verde; rede de saneamento; serviços públicos (transporte, recolha de lixo, iluminação) (Brandão, 2002).

Para avaliar a qualidade da continuidade do espaço foi utilizado o diagrama da PPS e algumas das questões relativas à avaliação dos acessos e ligações, presentes no manual da

DGOTDU (figura IV.56). Estas questões foram escolhidas por serem explicativas dum espaço urbano onde existe continuidade e limites definidos (anexo I).

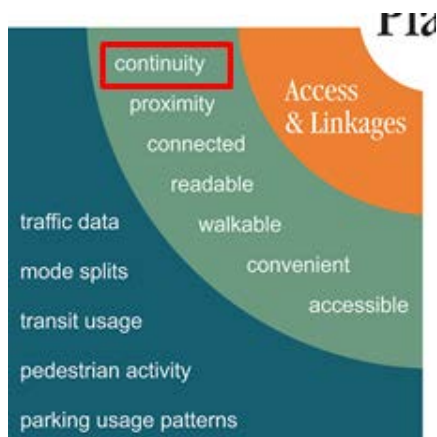


Figura IV.56 As qualidades intangíveis da “morfologia” encontradas no diagrama da PPS.

Imagem

Qualidade intangível: legibilidade

Um espaço público que é legível possui uma estrutura facilmente compreendida pelo utilizador. O projeto do espaço urbano deve ter em conta elementos formais, morfológicos e/ou funcionais e, ainda, modos de utilização que estruturam perceptivamente o espaço. (Brandão, 2002)

O espaço urbano deve ser capaz de auxiliar o utilizador a formar sistemas mentais de referência geológica e a localizar-se no território. Isto pode ser conseguido através de marcos urbanos, diferenciação, singularidade e continuidade dos espaços e percursos urbanos, sinalização de cruzamentos, definição clara e singularidade dos limites dos espaços. (Brandão, 2002).

Conforto

Qualidades intangíveis: segurança; apazibilidade; limpeza; usabilidade; amenidade

Um espaço urbano confortável transmite segurança, prazer e possui um conjunto de amenidades. A sua forma e os seus equipamentos devem ter em conta a acessibilidade, manutenção e resistência ao vandalismo (Brandão, 2002).

O sentimento de segurança no espaço público pode ser reforçado através da forma do mesmo. Uma definição clara dos seus limites e de todos os seus pontos permite ao utilizador uma maior capacidade de controlo do espaço onde se encontra (Brandão, 2002) . A iluminação do espaço e a divisão clara dos diversos modos de circulação (rede pedonal, rede automóvel,

rede ciclável) também desempenha um papel importante no sentimento de segurança por parte dos utilizadores.

A apazibilidade do espaço público é conseguida não só através da harmonia e do equilíbrio entre os seus diversos elementos constituintes - mobiliário, vegetação, iluminação – como também através da qualidade dos mesmos. (Brandão, 2002)

Para avaliar o conforto foi usado o diagrama da PPS e as questões relativas a avaliação do conforto e imagem do manual da DGOTDU (figura IV.57), porque considerou-se como sendo o conjunto de qualidades como o que melhor reflecte este objectivo (anexo I).

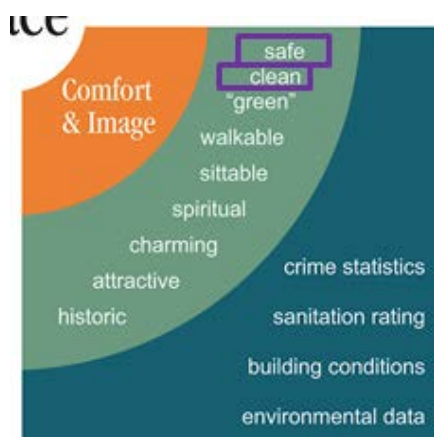


Figura IV.57 As qualidades intangíveis do "conforto" encontradas no diagrama da PPS.

Mobilidade

Qualidades intangíveis:

acessibilidade/permeabilidade/navegabilidade/conectividade/proximidade/

O espaço público deve garantir a acessibilidade, tanto física como social, a todos os grupos sociais, especialmente àqueles com mais necessidades e de mobilidade reduzida. A localização, a distribuição de usos, a oferta e a opção de meios de transporte, a topografia do espaço, o suporte, os obstáculos existentes e as soluções para pessoas de menor mobilidade são os principais factores que influenciam a acessibilidade dum espaço público. (Brandão, 2002)

De forma a tornar um espaço público mais acessível, este não deverá possuir barreiras arquitectónicas, mas sim ser capaz de definir alinhamentos e enquadramentos através do mobiliário urbano, árvores e iluminação. Para além disto, a separação entre redes de circulação deverá ser clara, as áreas sensíveis, como parques infantis, deverão ser protegidos, os locais de desnível acentuado deverão ter formas de os ultrapassar e os veículos de serviço deverão possuir um bom desempenho.

A permeabilidade de um espaço público corresponde à ligação física e visual com a envolvente. Esta qualidade contribui para a acessibilidade e reflete-se no tecido urbano através do traçado da rede viária, da morfologia do conjunto edificado e do tipo de relações que se estabelecem entre espaço público e privado. (Brandão, 2002)

Para avaliar a mobilidade foi usado o diagrama da PPS (figura IV.58) e algumas questões relativas à avaliação dos acessos e ligações do manual da DGOTDU, pois foi considerado como sendo o grupo que melhor reflete um espaço urbano com boa acessibilidade (anexo I).

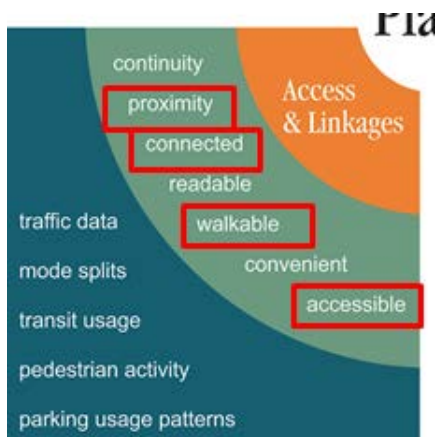


Figura IV.58 As qualidades intangíveis da “mobilidade” encontradas no diagrama da PPS.

Atividade

Qualidades intangíveis: Adaptabilidade/Diversidade/Utilidade/Diversão

O espaço público é enriquecido quando projetado para acolher uma vasta gama de população e atividades e, ao atrair diversos utilizadores, possibilita a utilização simultânea por pessoas de diferentes idades, interesses e motivações únicas, induzindo em cada utilizador percepções e significados únicos. (Brandão, 2002)

A diversidade de usos deve ser conseguida sem descuidar os critérios de racionalidade económica e funcional. Pelo facto da localização da atividade ser igualmente importante, deve-se, portanto, avaliar a compatibilidade entre os diferentes usos e o espaço onde ocorrem, e, no caso de não o serem, devem ser escolhidos os mais relevantes e compatíveis entre si. Os espaços devem ter a capacidade de acolher diversas actividades tanto efémeras (concertos, teatros, desfiles, feiras) como de carácter mais duradouro. (Brandão,2002)

Um espaço público deve ainda ser versátil e prever a possibilidade de poder vir a ser facilmente adaptado a novas finalidades e usos, como resposta a uma possível mudança nos padrões de vida culturais, sociais e económicos de uma sociedade.

Para avaliar este objetivo foi usado o quadro da PPS e algumas questões relativas a avaliação de usos e actividades do manual da DGOTDU (figura IV.59), pois foi considerado como sendo o grupo que melhor reflecte um espaço urbano atractivo e com vida. Para auxiliar a avaliação deste objetivo foi realizada uma análise de usos (anexos V e VI)



Figura IV.59 As qualidades intangíveis da “actividade” encontradas no diagrama da PPS.

Sustentabilidade

Qualidade da Sustentabilidade Económica, Social, Ambiental e Cultural

Este objetivo coloca os problemas de um projeto de espaço público sobre um ponto de vista global e integrado, e coloca no mesmo plano as vertentes social, económica, ambiental e cultural. Esta abordagem centra-se na necessidade de promover uma gestão equilibrada dos recursos, utilizando as possibilidades que a tecnologia actual nos oferece. (Brandão, 2002)

Todos os intervenientes na concepção do espaço público devem zelar pelo investimento canalizado para que este sector seja viável, social, económica e ambientalmente, e que contribua para a qualidade de vida da população destinatária. (Brandão, 2002)

Qualidade construtiva

Qualidades: resistência, durabilidade, robustez

Um espaço público deve ter em atenção ao seu público-alvo, à agressividade do meio (fatores biofísicos e humanos) e prever a natureza e intensidade do uso a que os materiais vão ser sujeitos e qual será o seu tempo de vida útil. A qualidade e adequação dos materiais usados e a sua manutenção são fatores importantes. (Brandão, 2002)

A boa conservação dos espaços públicos é conseguida através de dois níveis: a educação, através da afixação regras de utilização e acompanhamento de atividades; e, a vigilância, pois possui um efeito dissuasor em atos de vandalismo. (Brandão, 2002)

Capítulo V.
ANÁLISE DO CASO DE ESTUDO

1. Relatório das entrevistas e dos questionários

1.1 Agentes Imobiliários de Lisboa

Através do questionário realizado (anexo II) podemos constatar que os agentes imobiliários, antes de tudo, afirmam que o fator que mais influencia o valor do imóvel é a sua centralidade, representando 60% do valor final da casa. Quanto à influência do espaço público no preço da casa, muitos afirmam ser difícil quantificar um valor, mas pela experiência no mercado, afirmam ser aproximadamente entre 10 a 30 por cento. Conforme esta conclusão, as zonas de Lisboa mais referenciadas como zonas valorizadas foram as das zonas centrais de cidade como: a zona do Chiado e as Avenidas Novas e a sua envolvente mais próxima, que engloba Alvalade e Areeiro (Alameda). Para além destas, destacaram outras zonas da cidade que, apesar de não serem centrais, são muito valorizadas, como é o caso de Telheiras e Parque Expo, sendo as zonas limítrofes mais referenciadas. São estes exemplos de zonas valorizadas pela qualidade do seu espaço público.

Foram também feitas questões com o objetivo de compreender quais são os aspetos mais decisivos no espaço público que influenciam o preço da casa. Ao analisar as suas respostas, podemos então concluir que os equipamentos públicos existentes na proximidade, os espaços que servem a população residente – Escolas, Hospitais, Universidades, Parques, Comércio Local – e o acesso a transportes públicos são os aspectos que mais influenciam o preço dum imóvel.

Existem fatores positivos e negativos que influenciam o valor de um imóvel. Como pontos negativos, foram destacados a falta de segurança, a actividade noturna e a proximidade com bairros sociais ou de custos reduzidos como os principais fatores. Já em relação aos fatores positivos, destacou-se a vista numa evidente proximidade com um elemento natural como o fator principal, sendo, no caso de Lisboa, o Rio Tejo o principal elemento.

Quanto ao perfil do cliente, é de se notar que são as classes médias e médias altas que dão mais valor à qualidade do espaço público. A classe média baixa possui uma limitação económica, que não lhe permite atribuir esse valor ao espaço público, enquanto que a classe alta tem outras preocupações e exigências específicas, como a privacidade, a vizinhança e o prestígio social da zona que escolhem para residir.

No caso específico da Avenida Duque d'Ávila o fator que mais valoriza esta avenida é a sua proximidade e acesso a equipamentos públicos e a transportes públicos.

Em relação ao cliente comercial, todos os entrevistados concordam que existe uma preocupação e uma preferência de abrir negócio ou localizar um escritório numa zona em que o seu espaço público possua qualidade. Afirmam que, apesar de depender muito do perfil do negócio, os espaços pedonais são os mais procurados.

Quanto ao caso de estudo, nas Avenidas Novas podemos concluir que a Avenida Duque d'Ávila é o a que mais atrai comerciantes de rua em relação à Avenida 5 de Outubro e à Avenida da República. No entanto, esta última continua a ser preferida para a localização de empresas e escritórios.

Em conclusão, a zona das Avenidas Novas, quando comparada a outras expansões recentes da cidade de Lisboa, como a Alta de Lisboa e a Parque Expo, continua a ser a mais procurada e, por consequência, a mais valorizada. As Avenidas Novas estão assim inseridas no conjunto das zonas mais procuradas para abrir uma loja ou um negócio em Lisboa, em conjunto com o Chiado e a Avenida da Liberdade.

Apesar de todos estes fatores, os entrevistados alertaram sempre para o facto de cada cliente ser único, ao possuir um perfil, gostos e necessidades muito específicos. De forma a satisfazer estas exigências e devido ao facto de cada zona possuir características únicas, cada cliente procura a zona que melhor as satisfaça. Tal acontece, também, com um cliente comercial, cujo ramo e estratégia de negócio influenciam bastante na escolha da sua localização.

A mobilidade permitida hoje em dia faz com que o tempo seja o principal organizador da cidade. A consequência deste factor é observada na forma como as pessoas interpretam o território urbano, que cada vez mais é interpretado como um conjunto de recursos disponíveis *à la carte*, lido e usado através de um sistema de pontos de referência e de trajectos. (Domingues, 1999, p.19)

1.2 Comerciantes das Avenidas Novas

De forma a obter uma conclusão mais precisa, o questionário realizado aos comerciantes incidiu na Avenida Duque d'Ávila, numa das suas transversais, a Avenida 5 de Outubro, e numa paralela, a Avenida de Berna (anexo III). Pelo facto da primeira ter sido requalificada e possuir pouca intensidade de circulação automóvel em relação às outras duas, esperava-se obter respostas e opiniões distintas. Deste modo, escolheram-se comerciantes das três avenidas e, a cada um, foi colocado um conjunto de questões em relação à qualidade do espaço público e ao valor que essa qualidade gera nos seus negócios.

Avenida Duque d'Ávila

Como já foi referido anteriormente, esta avenida foi alvo dum reperfilamento e de uma obra de beneficiação originada pelo prolongamento da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa. Por esta razão, foi suprimido um sentido de trânsito e, no seu lugar, foi criado um calçadão em toda a extensão da avenida. No entanto, estas obras arrastaram-se durante 8 anos, e a avenida tornou-se num estaleiro de obras durante esse período, apenas com acessos

limitados e de pouca segurança. Isto resultou numa enorme quebra de negócios para os comerciantes com consequências negativas e, muitas vezes, irreversíveis como o encerramento de várias lojas. Este facto levou a que muitos entrevistados estivessem fortemente contra as alterações realizadas nesta avenida, mostrando também um desconhecimento geral ou uma resistência em admitir os benefícios dum espaço público com qualidade.

Apesar deste descontentamento, as opiniões variavam segundo o ramo de negócio. Os comerciantes do ramo da restauração mostraram-se bastante satisfeitos com o alargamento da via pedonal, por terem beneficiado de uma maior área para instalarem as suas esplanadas.

À excepção daqueles entrevistados que se manifestaram totalmente contra a obra, muitos reconheceram que a qualidade do espaço público teve influência no seu volume de negócios. Concordam com a redução do trânsito rodoviário, mas discordam com a diminuição de estacionamento na avenida, o que revela algum desconhecimento em relação ao facto de terem sido criados novos espaços para o efeito nas avenidas circundantes, que resultou num aumento do número de lugares de estacionamento existentes em relação ao momento antes da obra.

Dos entrevistados, houve um que, apesar de considerar que a qualidade do espaço pública pode atrair possíveis clientes, defendeu que, neste momento, beneficiam mais da centralidade e da proximidade com escritórios. O comerciante alerta para a necessidade de se criar uma razão para convidar as pessoas para a avenida, como por exemplo um programa cultural ou animação de rua. Outro entrevistado ainda alertou para o fenómeno da instalação de lojas de maior exposição (como por ex. a Padaria Portuguesa) ou lojas âncora que atraem pessoas e que influenciaram o aumento no seu volume de negócios.

Avenida 5 de Outubro

Esta avenida é uma transversal a Avenida Duque d'Ávila e paralela a Avenida da República. Por ser um eixo viário de grande importância (3º nível na rede rodoviária municipal), possui um elevado tráfego automóvel. Concentra, ainda, vários edifícios de escritórios e comércio local, bem como alguns equipamentos públicos.

Os comerciantes entrevistados nesta avenida reconhecem os benefícios dum espaço público de qualidade, apesar desta opinião, discordam sobre qualquer medida de redução do trânsito automóvel por considerarem que esta forte intensidade contribui como um fator positivo para o seu negócio, pois é aquele que traz clientela e exposição à loja. Defendem também o aumento de lugares de estacionamento, e referem-se ao estacionamento pago como uma desvantagem para o comércio. Já em relação a um possível alargamento do passeio, mostram-se a favor por considerarem que poderia trazer vantagens para o negócio.

À semelhança dos comerciantes da Avenida Duque d'Ávila, os entrevistados reconhecem que a centralidade, o acesso a transportes públicos e a proximidade com escritórios e

consultórios são vantagens para os negócios por atraírem clientes. Destes entrevistados, houve um que alertou para a importância da proximidade com equipamentos públicos e lojas âncora na captação de potenciais clientes.

Avenida de Berna

A Avenida de Berna é atualmente uma ligação rodoviária essencial e de grande importância (via 2º nível na rede rodoviária municipal) e, como consequência, possui um forte trânsito automóvel. Os comerciantes entrevistados nesta avenida possuem uma visão semelhante aos da Avenida 5 de Outubro, manifestando-se contra qualquer tipo de redução de trânsito.

Um dos comerciantes inquiridos alerta-nos para saída de muitos serviços existentes na proximidade como a saída da sede da RTP que prejudicou muitos comerciantes nesta avenida. Referindo que o sucesso de um negócio depende muito da sua localização na rede viária e nos serviços existentes na zona.

1.3 Moradores da Avenida Duque d'Ávila

O inquérito realizado aos residentes da Avenida Duque d'Ávila (anexo IV) permite-nos entender as vantagens que o reperfilamento da mesma trouxe para as suas vidas.

Todos os moradores entrevistados concordam com a intervenção em geral e afirmam que contribuiu para melhoria da sua qualidade de vida, pelo aumento do conforto em termos de acessibilidade pedonal, pelo maior número de atividades de lazer existentes na zona e também pela oferta de um novo espaço para realizar exercício físico.

Quando questionados em relação à mudança de hábitos provocada por esta intervenção, os moradores destacaram o uso do comércio local e a realização de actividade física como as principais.

A maioria concorda com a redução do trânsito automóvel e aumento da área pedonal e considera a redução de estacionamento como um aspeto positivo.

É de se destacar também que a maioria vê a centralidade do seu imóvel e o acesso a transportes públicos como aspetos que aumentam a sua qualidade de vida e, por consequência, como a principal razão pelos valores imobiliários praticados nesta zona.

2. Avaliação qualitativa

2.1 Avenida Duque d'Ávila

Identidade

Na avenida em estudo observaram-se pessoas reunidas sentadas em esplanadas, nos bancos da avenida e nos muros que separam a avenida do Parque do Arco do Cego, pelo que se pode concluir que as pessoas escolhem esta zona, em específico esta avenida, para socializarem. No decorrer do dia, as esplanadas estão cheias de grupos de pessoas a conversar e a conviver.

Como significados encontrados na avenida, destaca-se a cor da calçada negra no passeio da parte pedonal que foi disposta nos limites do antigo arruamento, atribuindo assim um significado à via pedonal.

Quanto aos sinais de memória na avenida, foi mantido o antigo alinhamento das árvores no seu eixo central, e parte do antigo terminal do arco do cego que, embora seja atualmente um parque de estacionamento coberto, prevê-se no futuro a sua reabilitação. As fachadas dos edifícios que conformam esta avenida e o seu contraste entre estilos arquitectónicos reflete o lento desenvolvimento não só desta avenida como de toda a zona das Avenidas Novas, no entanto, são também um sinal de memória e de identidade.

A utilização frequente do espaço por parte de diferentes pessoas pode ser observada nesta avenida desde idosos que lêem o jornal da manhã, a executivos que almoçam, podemos ainda observar estudantes que escolhem as esplanadas para estudar e jovens que convivem com amigos nos quiosques. Além destes grupos, verifica-se também uma grande utilização da ciclovia, não só por parte dos ciclistas como também por pessoas a praticar corrida ou marcha.

Quanto a vivências sociais, pode-se observar uma avenida ocupada por transeuntes e pontuada por quiosques e cafés cheios ou vazios, dependendo da hora do dia, que são usados por diversas pessoas para conviverem. No entanto não existe nenhum tipo de animação de rua ou agenda cultural.

O vandalismo é quase inexistente, refletindo uma sociedade coesa e com uma identidade definida.



Figura V.60 A Avenida Duque d'Ávila torna-se num palco de actividades de lazer depois do seu redesenho.

Morfologia

Embora a avenida possua um perfil rectilíneo, nas suas extremidades liga-se a vias que provocam uma mudança de direção. É o caso da rua Marques Sá da Bandeira, situada a poente e de forma perpendicular à avenida em estudo (fig. V.54), e o caso da Av. Rovisco Pais, uma avenida curva, situada a nascente (fig. V55). Neste último caso, a sua forma resulta numa impossibilidade de observá-la a partir de muito longe, apesar de, na proximidade, conseguir-se ter uma visão completa de toda a avenida em estudo.

Não existe nenhuma vista em particular que se possa contemplar, no entanto poder-se-á observar um grande número de pessoas.

A ligação na extremidade poente ainda se encontra por consolidar e está ainda pouco clara, especialmente para peões e ciclistas. A avenida em estudo é, no entanto, intersectada por diversas e ruas.



Figura V.61 Extremidade poente da Avenida Duque d'Ávila, ligações indefinidas com as ruas Marquês de Sá Bandeira e Marquês da Fronteira.

Figura V.62 Extremidade nascente da Avenida Duque d'Ávila, onde está prevista a continuação do passeio largo e da ciclovia da Avenida Duque d'Ávila, no entanto actualmente demonstra uma ligação pouco clara.

A avenida Duque d'Ávila está inserida na malha ortogonal das Avenidas Novas e, por estar bem integrada na malha urbana do mesmo conjunto, resulta em boas ligações com o resto das avenidas circundantes e concorrentes. O facto de estar inserida sobre a antiga estrada da circunvalação de Lisboa é um bom exemplo de como o projeto das Avenidas Novas foi pensado em dar continuidade a antigas ligações, apesar de ter sido feito de raiz. Também é importante de se referir que a avenida está integrada num corredor pedonal, ciclável, estruturante e de atravessamento do centro da cidade.

Tal como as restantes avenidas do conjunto das Avenidas Novas, a Duque d'Ávila possui um eixo central arborizado. O projeto da sua requalificação manteve esse eixo e integrou nele a ciclovia, que marca uma das diferenças em relação às outras avenidas em estudo. Para além desta, pode-se incluir e destacar outras diferenças, tais como, a dimensão do passeio, o número de esplanadas, o desenho da calçada e o sistema de iluminação.

Imagem

Esta avenida possui características que facilitam bastante a sua legibilidade. A leitura e compreensão da mesma é facilitada, não só pela simplicidade da sua forma rectilínea, como também por constituir diversos elementos que lhe conferem uma singularidade em relação à envolvente. Para além destes fatores, existe ainda uma clara distinção entre extremidades através da mudança de direção das mesmas. A boa legibilidade deste espaço pode ser comprovada pelo facto de se observar muitos turistas a caminhar na avenida e poucos pedem direções.

Conforto

A avenida em estudo é agradável e confortável de se percorrer, tanto de dia como de noite, e projecta a imagem dum lugar amplo de lazer no contexto das Avenidas Novas.

A avenida Duque d'Ávila tem a capacidade de acolher diversas atividades distintas, nas quais os utilizadores deste espaço são convidados a participar. É possível tanto andar pela largura do passeio como estar e sentar, seja nos bancos existentes, dispostos em sombra pelo eixo arbóreo, ou nas esplanadas dos estabelecimentos. É um espaço também apropriado para falar, que convida a encontros e reuniões, tanto formais como informais. Por último, a existência ciclovias incentiva a que se pratique exercício físico.



Figura V.63 Uso dos bancos ao longo da Avenida Duque d'Ávila

O espaço causa boa impressão por se distinguir das avenidas circundantes, onde o trânsito automóvel é elevado, mas, no entanto, por não existir nada icónico, existem poucos motivos para se fotografar.

Apesar da avenida em estudo não possuir vigilância regular, ela transmite segurança, tanto no período diurno como nocturno, devido à iluminação, visibilidade permitida e afluência de pessoas.

Na avenida Duque d'Ávila, a largura do passeio e o corte de um dos sentidos de trânsito concedem ao peão prioridade sobre o automóvel.

Esta avenida é iluminada por um sistema de iluminação LED, que fornece uma luz branca que melhora o sentimento de segurança por parte do utilizador. Apesar disso foi possível observar-se alguns sem-abrigo e algumas pessoas que se encontravam num estado de

embriaguez suficiente para causar alguma inquietação. No entanto, não foi observado outro tipo de comportamento anti-social. O edificado encontra-se em bom estado e os bancos existentes ao longo da avenida possuem uma forte utilização. Quando ao ato de andar, foi observado um elevado número de pessoas a caminhar, especialmente na hora de almoço e nas horas seguintes. No entanto, foram também observadas algumas situações de conflito entre ciclistas e peões, por estes últimos utilizarem a ciclovia nas suas caminhadas devido à preferência do seu piso liso em relação à calçada do passeio.



Figura V.64 Durante a noite a Avenida Duque d'Ávila é bem iluminada.

Figura V.65 Ciclovia existente em toda a extensão da Avenida Duque d'Ávila

Mobilidade

O traçado ortogonal das Avenidas Novas contribui para a boa acessibilidade da avenida em estudo. Esta é acessível através de diversos meios de transporte, tanto privados como públicos. A avenida pode ser acedida através de bicicleta, com a utilização da sua ciclovia, por quatro carreiras de autocarros e de duas estações do metropolitano de Lisboa, com acesso a três linhas de metro.

Para além das diversas formas de entrar e/ou sair da avenida já referidas anteriormente, ainda existe uma praça de táxis no cruzamento com a avenida 5 de Outubro.

A avenida possui uma forte atividade pedonal, especialmente na hora de almoço e ao fim da tarde, pois, a partir dela, pode-se facilmente aceder a qualquer avenida circundante, assim como a qualquer zona da cidade através do metropolitano ou autocarro.

No interior da avenida o percurso é, em grande parte, plano. Possui lancis rebaixados e contraste de cores e texturas nos pavimentos nos cruzamentos de forma a auxiliar pessoas com mobilidade reduzida, e cegos e amblíopes respectivamente. As superfícies são limpas e lisas com um bom sistema de escoamento de águas pluviais.

Os pinos fixos dos acessos à garagem dos edifícios adjacentes criam alguma obstrução à livre circulação. Existem pontos de atravessamento suficientes, mesmo não existindo um

trânsito rodoviário excessivo. O espaço encontrava-se praticamente limpo, no qual o lixo e o graffiti era quase inexistente.

Ao longo da rua também existem várias espaços de encontro, como as várias esplanadas, praças e, largos e jardins (na extremidade nascente, o arco do cego e, na extremidade poente, a Fundação Calouste Gulbenkian).

A segurança dos peões é reforçada através de uma clara e evidente separação entre os diferentes modos de trânsito. Quanto às pessoas com mobilidade reduzida verificou-se que estes preferem usarem a ciclovia por ter o piso mais liso que o da calçada.

Atividade

Durante o dia, esta avenida é muito movimentada e com uma grande afluência de pessoas, o que a define como um espaço atrativo para estas realizarem as suas atividades, tanto em ambiente formal como informal.

Foram observadas pessoas de vários grupos etários, sexos e ainda algumas pessoas de mobilidade reduzida. No entanto, a presença destes grupos varia consoante a hora do dia. Por exemplo, as pessoas mais idosas usufruem do espaço durante a manhã, mais especificamente das esplanadas e nos bancos. Já na hora do almoço, o espaço é ocupado pela população activa (executiva) e por jovens, que permanece nele durante a tarde.

Apesar de, durante o dia, o espaço acolher diversas atividades distintas, existe uma redução da verificação destas durante a noite. Neste horário, as atividades observadas limitam-se a algum exercício físico e, essencialmente, a deslocação e, passear o cão.

Quanto à ocorrência de conflitos entre atividades na avenida Duque d'Ávila, foi possível observar-se as seguintes:

- durante as cargas e descargas, ao se verificarem carrinhas estacionadas em segunda fila e nos acessos às garagens, e na recolha do lixo dos caixotes de rua;
- o responsável pela recolha de lixo que, ao circular com um carrinho de recolha na ciclovia, ocupa as duas faixas e interfere com a sua circulação;
- transeuntes que ocupam a ciclovia para caminhar, possivelmente por considerarem mais confortável que a calçada, causando transtorno a ciclistas;
- uso da ciclovia como pista de corrida

Para este objectivo foi ainda feita uma análise de usos e foram utilizados os dados da sua contagem. Nesta avenida, verificou-se um grande número de diferentes usos, tais como, passear, deslocar, socializar, descansar, praticar exercício físico, fazer compras, passear o cão,

brincar e fazer refeições. No entanto, como forma de obtermos uma representação da sua intensidade, as contagens incidiram sobre as principais atividades observadas.

Através desta análise, conseguimos destacar que, num dia de semana, existe uma grande afluência de pessoas nos períodos do início da manhã, da hora de almoço e do final da tarde. Já durante o fim de semana, o número observado de pessoas foi menor, apesar de haver um pico no período da tarde, que corresponde ao acto de “tomar o café” depois do almoço e justifica-se através do pico registado no gráfico relativo ao número de pessoas a socializar nas esplanadas. A actividade “socializar - sentar em esplanadas” também é destacada pela elevada afluência, tanto no dia útil, como no fim de semana: no dia útil durante ao final da tarde, e no fim de semana durante a tarde.

Através da análise do movimento comercial desta avenida, verificou-se que a maior afluência às suas lojas concentra-se, num dia útil, entre o final da manhã e a hora de almoço e, num fim de semana, apenas à hora de almoço.

Quanto à satisfação dos utilizadores, ao analisar o estudo realizado sobre a opinião dos residentes em relação à requalificação da avenida, podemos concluir que teve um resultado positivo e que a maioria concorda que houve uma melhoria na qualidade do espaço público e, por consequência, na sua qualidade de vida.

Quanto às vendas, as conversas com os comerciantes da avenida indicam, de certa forma, como o espaço tem contribuído para o seu negócio. As suas opiniões dividem-se entre uma contribuição positiva e negativa, que, para esta última, levanta-se como principal razão o longo período de obras e o quanto isso afectou os seus negócios. Conclui-se, também, que o grau de benefício tem variado consoante o ramo de negócio, de destacar o setor da restauração como o que mais beneficiou deste projeto. A largura do passeio foi outro aspecto que contribuiu para a diferença de opiniões, pois apenas um dos lados da avenida oferece um passeio largo. Apesar de tudo isto, muitos concordam com a influência do espaço público nos seus negócios.

Quanto ao valor imobiliário, as entrevistas realizadas aos agentes imobiliários contribuíram fortemente para clarificar a influência no valor imobiliário, tanto do projeto de requalificação, como das próprias características da avenida. A sua maioria defende que a avenida Duque d'Ávila já está inserida numa zona valorizada da cidade de Lisboa, pela sua centralidade e oferta de serviços e amenidades, por isso, já possuía um valor imobiliário elevado. A sua requalificação veio ainda acrescentar valor à avenida.

Sustentabilidade

Quando à sustentabilidade económica, este espaço tem potencial para produzir mais valor do que o consumido. Ao julgar pela afluência de pessoas a esplanadas e restaurantes e pela opinião dos comerciantes e agentes imobiliários, podemos chegar à conclusão de que, a longo prazo, e sem a ocorrência de outros fatores externos inesperados, a autarquia irá usufruir de maiores receitas fiscais e, assim, compensar os gastos na manutenção.

Para esta avenida, podemos destacar a sua integração num corredor importante pedonal e ciclável de atravessamento da cidade como um factor importante de sustentabilidade ambiental.

Qualidade Construtiva

Apesar do projecto ainda ser relativamente recente, não apresenta muitos sinais de desgaste. Poder-se-á observar apenas pontualmente algumas pedras da calçada levantadas e algumas marcas de uso da ciclovia. Por isso, podemos concluir, então, que os materiais são robustos e resistentes.

2.2 Avenida 5 de Outubro

Identidade

A sociabilidade é a qualidade que melhor reflete uma sociedade com uma identidade definida e valorizada. Por esta razão, para avaliar a identidade desta avenida, foi utilizado o quadro da PPS e as questões relativas à avaliação da sociabilidade do manual da DGOTDU de Pedro Brandão (anexo I)

Apesar desta avenida possuir poucas esplanadas, é possível observar-se um número considerável de pessoas a conversar. A maior parte delas fazem-no em pé, enquanto que as restantes se sentam nas poucas esplanadas existentes. Durante a semana, os trabalhadores são o grupo de pessoas mais observado, devido às empresas sedeadas na avenida. Estes procuram-na para ocupar as suas pausas diárias. Consegue-se, também, observar idosos a passear e a fazer compras.



Figura V.66 Grande oferta de estacionamento ocupa o separador central.

Quanto a vivências sociais, é possível constatar uma avenida ocupada por transeuntes. O vandalismo é quase inexistente, refletindo uma sociedade coesa. Este fator atribui à Avenida 5 de Outubro uma identidade definida.

No troço estudado da Avenida 5 de Outubro foram poucos os significados encontrados, como o alinhamento de árvores e o perfil da própria avenida, um aspecto característico dos eixos das Avenidas Novas. Relativamente à existência de monumentos, nesta avenida tal não se verifica.

Morfologia

Para avaliar a qualidade da continuidade do espaço foi usado o quadro da PPS e algumas questões relativas a avaliação dos acessos e ligações do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado que determinadas questões seriam explicativas dum espaço urbano onde existe continuidade e limites definidos (anexo I)

A avenida em estudo é extensa e linear, características que, uma vez nela situados, possibilitam observar grande parte da sua extensão.

A Avenida 5 de Outubro está inserida na malha ortogonal das Avenidas Novas. Pode-se, então, concluir que está bem integrada na malha urbana do mesmo conjunto, tal como a Avenida Duque d'Ávila, o que resulta em boas ligações com o resto das avenidas circundantes e

concorrentes. Para além destes aspectos, a avenida cruza com diversas ruas que, por consequência, facilita a ligação com as zonas circundantes.

A Avenida 5 de Outubro é um eixo que liga diversos pontos da cidade, em que num só eixo contínuo liga pontos distintos como o Campo Grande e Picoas. Tal como as restantes avenidas do conjunto das Avenidas Novas, esta possui um eixo central arborizado.

Apesar de ser uma via de forte intensidade automóvel (3º nível da rede rodoviária municipal), pode ser atravessada através de diversos pontos de forma relativamente confortável.

Imagem

Ao ser uma avenida rectilínea, a sua legibilidade é bastante facilitada. Embora não exista nenhum ponto de referência no troço estudado, a simplicidade da forma desta avenida facilita a sua leitura e compreensão.



Figura V.67 O uso actual do separador central da Avenida 5 de Outubro não corresponde ao projecto inicial dos finais do século XIX. Isto justifica-se pelo alinhamento dos jacarandás plantados ao longo da avenida, que demonstram que o separador central foi pensado para ser usufruído como passeio e não como um parque automóvel.

Conforto

Para avaliar o conforto foi usado o quadro da PPS e as questões relativas a avaliação do conforto e imagem do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado como sendo a qualidade que melhor reflecte este objectivo (anexo I)

Apesar da avenida em estudo não possuir um passeio largo, tal como a Avenida Duque d'Ávila, continua a ser agradável de se percorrer no período diurno, sentimento influenciado pela quantidade de comércio e serviços existentes na rua. Durante a noite, a escassez de pessoas pode torná-la mais desagradável, fator este atenuado pela existência de vigilância permanente ao edifício do Ministério da Educação e Ciência, que contribui para algum sentimento de segurança.

Quanto ao ato de caminhar, a avenida oferece condições mínimas para a atividade, cuja pode ser executada com um conforto considerável. No troço analisado nesta investigação, existe uma diferença de cota entre uma extremidade e a outra, o que dá uma inclinação à avenida.

Quanto ao ato de se estar, podemos verificar que vários trabalhadores e executivos das empresas sedeadas nesta avenida, por vezes, concentram-se à porta a conversar e a fumar tabaco. Por não terem sido observadas pessoas de outros grupos, pode-se concluir que não há pessoas que se desloquem à avenida para estar.

Quando ao ato de sentar, apesar de não existir nenhum banco ao longo da avenida, observaram-se muitas pessoas sentadas em diversos locais que não se destinam para tal, como, por exemplo, degraus.

Quanto ao ato de falar, foi observado um grande número de pessoas a conversar e a socializar, tanto nas esplanadas como à porta das empresas.



Figura V.68 Pela falta de bancos nesta avenida é frequente observar-se diversas pessoas sentadas em locais não destinados para o caso ao longo de toda a Avenida 5 de Outubro.
Figura V.69 Exemplo de um dos cruzamentos onde é dada prioridade à acessibilidade de invisuais

Mobilidade

Para avaliar a mobilidade foi usado o quadro da PPS e algumas questões relativas a avaliação dos acessos e ligações do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado como sendo o grupo que melhor reflecte um espaço urbano com boa acessibilidade (anexo I)

A avenida é acessível por transporte privado, pelo facto de ser uma via de terceiro nível da rede rodoviária municipal e pelo traçado ortogonal das Avenidas Novas que facilitam essa acessibilidade. É também acedida por bicicleta, embora não possua ciclovia. Não existem carreiras de autocarros de transporte público a passarem esta avenida mas, embora não possua estações de metropolitano, é servida por três estações desta rede existentes nas suas proximidades: Entrecampos (linha amarela), Campo Pequeno (linha amarela) e Saldanha (Linha Amarela). Considerando apenas o troço estudado, só podem ser contabilizadas duas estações: Campo Pequeno e Saldanha. Apesar das diversas formas de entrar e/ou sair da avenida, as principais são de carro, autocarro, e, ainda, por táxi, existindo uma praça de táxis no cruzamento com a Avenida Duque d'Ávila.

A avenida possui uma forte atividade pedonal, especialmente ao início da tarde (das 15 horas às 16 horas). Pode-se facilmente aceder a qualquer outra avenida concorrente. A sua ligeira inclinação pode causar algum cansaço e transtorno a pessoas com mobilidade reduzida.

Em cada cruzamento, existem pontos de atravessamento para peões controlados por semáforos que possuem os lancis rebaixados e um contraste de cores e texturas nos pavimentos de forma a auxiliar pessoas com mobilidade reduzida. Apesar do seu grande número, observou-se com frequência alguns peões a adoptar comportamentos arriscados ao atravessar a avenida fora destes locais apropriados para o efeito.

Não se constatou nenhum tipo de comportamento anti-social, nem se verificou a presença de lixo e existência de graffiti.

As características desta avenida demonstram que se destina apenas para trânsito rodoviário e pedonal. Os ciclistas são obrigados a usar a via de trânsito rodoviário, que nos leva a concluir que a avenida não garante a sua segurança.

Actividade

Para avaliar este objectivo foi usado o quadro da PPS e questões relativas a avaliação de usos e actividades do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado como sendo o grupo que melhor reflecte as qualidades da adaptabilidade, diversidade, utilidade e diversão (anexo I)

A Avenida 5 de Outubro possui uma grande afluência, devido à oferta de serviços e das empresas existentes. No entanto, tal como na Avenida de Berna, esta é essencialmente usada por transeuntes e para as suas actividades necessárias. Para além destas, verificam-se, também, uma grande variedade de actividades distintas, tais como idosos a fazerem compras e a passear, executivos e trabalhadores a disfrutarem dos seus momentos de pausa à porta dos edifícios das suas empresas, algumas pessoas a acederem a bancos, outras ocupadas a carregar e a descarregar mercadorias para as suas lojas. Concluindo, comer, fumar, comprar andar e socializar são as actividades que mais se observam.

Constatou-se que é frequente ocorrer uma situação de conflito na avenida, cujos intervenientes são as carrinhas estacionadas em cima do passeio e em segunda fila. Ao agirem desta forma, estão a criar obstáculos e transtorno à circulação de automóveis na via de trânsito e à livre circulação de peões no passeio.

Para esta avenida foram levantados os seguintes usos: passear, deslocar, socializar, descansar, praticar, exercício físico, fazer compras, passear o cão e comer refeições. Como forma de se obter uma representação da sua intensidade, foram efetuadas contagens nas principais actividades observadas na avenida em estudo, as quais que se podem enumerar: passear/deslocar; socializar - sentar nas esplanadas; sentar nos bancos; entrada e saída de lojas - movimento comercial; prática de exercício físico. Estas contagens foram feitas em diferentes períodos do dia, tanto durante a semana como ao fim de semana.



Figura V.70 A largura do passeio nesta avenida limita muito o espaço para esplanadas, reduzindo ainda mais o espaço para transeuntes.

Através desta contagem, destaca-se a atividade "entrar e sair das lojas" como a mais relevante de se analisar. Verificou-se que a afluência às lojas, tanto num dia útil como no fim de semana, concentra-se à hora de almoço. Apenas durante a semana, regista-se um novo pico ao fim da tarde. A razão pela qual este pico não ocorre ao fim de semana deve-se ao facto das lojas se encontrarem encerradas, que poderá se justificar também por este dia não contar com os trabalhadores das empresas sedeadas nesta avenida que serão os principais clientes destas loja num fim de tarde num dia útil.

Quanto às vendas, as conversas com os comerciantes indicam, de certa forma, que o espaço tem contribuído positivamente para o seu negócio e concordam com o facto de que um melhor espaço público pode influenciar o seu negócio. Sobre a redução do trânsito na avenida, não a consideram como opção, e mostram-se até confortáveis com a intensidade do trânsito automóvel ao sugerirem um aumento da oferta do parque automóvel. Relativamente à largura do passeio, mostram receptíveis a alterações, desde que isso não implique a redução do trânsito. Quando questionados sobre a requalificação da Avenida Duque d'Ávila, consideram que cortar uma via de trânsito e aumentar a largura do passeio não significa por si atrair mais pessoas à avenida.

Quanto ao valor imobiliário, de forma a usar este indicador foram realizadas algumas entrevistas com agentes imobiliários. A sua maioria defende que a zona das Avenidas Novas já é valorizada naturalmente e, tal como a Avenida Duque d'Ávila, a avenida em estudo será também valorizada pelas mesmas razões, ou seja, pela sua centralidade, principalmente, e pela oferta de serviços e amenidades. Ao serem questionados relativamente à influência do valor de um imóvel por uma via com um elevado trânsito rodoviário, todos concordam que o prejudica.

Sustentabilidade

Para avaliar este objectivo foram analisadas as recomendações relativas à sustentabilidade no manual da DGOTDU de Pedro Brandão e aplicadas ao caso de estudo, com o objectivo de verificar se estas recomendações foram consideradas no projeto.

Quanto à sustentabilidade, pode-se concluir que, à semelhança da Avenida de Berna, esta avenida peca na sustentabilidade ambiental devido ao forte trânsito automóvel e consequente impacto ecológico, bem como a escassa vegetação que nela existe. Embora não seja uma avenida atraente, consegue atrair pessoas pelos serviços que oferece. As empresas existentes na avenida trazem muitos trabalhadores consigo, o que resulta num favorecimento do comércio que, por sua vez, contribui para a sustentabilidade económica do espaço.

Qualidade Construtiva

Apesar do passeio apresentar alguma irregularidade, consequência do uso elevado, ela encontra-se em bom estado, e não compromete a segurança do peão. Quanto à via rodoviária esta encontra-se em bom estado em quase toda a sua extensão, embora pontualmente se terem verificado algumas depressões, devido à qualidade do asfalto ou mesmo do uso prolongado sem manutenção.

2.3 Avenida de Berna

Identidade

Para avaliar a identidade foi usado o quadro da PPS e as questões relativas à avaliação da sociabilidade do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado como sendo a qualidade que melhor reflecte uma sociedade com uma identidade definida e valorizada (anexo I).

Apesar de se identificarem jovens alunos da FSCH reunidos à porta da faculdade ou à frente do café perto da mesma e alguns clientes dos vários restaurantes existentes à espera de entrar ou a fumar um cigarro, não é suficiente para a considerar a Avenida de Berna sociável.

Relativamente aos grupos de pessoas, são os idosos, jovens e executivos que frequentemente utilizam este espaço. Os jovens devido à FSCH, os turistas devido à FCG e alguns executivos devido às empresas existentes na parte ocidental da avenida.

Podemos constatar que existem duas esplanadas que são pouco utilizadas, sendo que a maior parte das pessoas permanece à porta dos restaurantes. Durante o dia, são os transeuntes que ocupam a avenida, assim como as pessoas à espera de autocarros e alunos da FSCH. Durante a noite, o fluxo de pessoas na avenida diminui drasticamente, na qual podemos ainda observar pequenos grupos à porta dos restaurantes.

Como significados, é de se referir a existência de alguns monumentos nesta avenida, embora apenas um seja conhecido e visitado por turistas, o edifício sede e parque da Fundação Calouste Gulbenkian, dos arquitetos Ruy Athouguia, Pedro Cid e Alberto Pessoa fundado em 1969. Relativamente a monumentos mais locais, podemos observar a Igreja de Nossa Senhora de Fátima, do arquitecto Pardal Monteiro (1933) e o edifício N°1 da avenida de Berna, do arquitecto Norte Júnior (1908). Para além destes, existem ainda dois monumentos que, apesar de não se situarem na avenida, são visíveis das suas extremidades. Na nascente, encontra-se o Campo Pequeno e, no lado oposto, na extremidade poente, encontra-se o arco de São Bento antes integrado no Aqueduto das Águas Livres.



Figura V.71 O trânsito automóvel na Avenida de Berna é elevado.

Figura V.72 Faixas de rodagem largas e avenidas estreitas caracterizam a Avenida de Berna.

Morfologia

Para avaliar a qualidade da continuidade do espaço foi usado o quadro da PPS e algumas questões relativas à avaliação dos acessos e ligações do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado que determinadas questões seriam explicativas dum espaço urbano onde existe continuidade e limites definidos (anexo I).

Esta avenida, devido à sua hierarquia viária, assume como um limite na malha urbana. Esta avenida atravessada por automóveis a grande velocidade dificulta qualquer tipo de atravessamento sem ser pelo auxílio de sinais e, apenas em pontos específicos para o efeito. Esta via quebra assim a malha ortogonal das Avenidas Novas, o que prejudica a ligação aos bairros urbanos a norte da avenida.

Este aspecto também afecta o trânsito automóvel de atravessamento, e favorece apenas o trânsito longitudinal (Praça de Espanha – Campo Pequeno) em toda a extensão da Avenida de Berna.



Figura V.73 No último troço no lado nascente da Avenida de Berna, esta muda de direção após cruzar com a Avenida 5 de Outubro, esta extremidade e ligação com o Campo Pequeno não é claramente definida.
Figura V.74 Extremidade poente da Avenida de Berna. Esta avenida termina num grande nó rodoviário onde a circulação pedonal é fortemente condicionada, o que prejudica muito a continuidade numa ligação pouco definida do ponto de vista do peão.

Imagem

Esta avenida, de forte intensidade automóvel, tem a sua legibilidade prejudicada pela falta de compreensão das suas extremidades, tanto do lado poente por não possuir continuidade, como do lado nascente por existir uma quebra na sua linearidade no cruzamento com a Avenida 5 de Outubro e por acabar na Avenida da República. No entanto, este aspecto é compensado pelos seus pontos de referência, tanto ao longo da avenida como visíveis das suas extremidades: na extremidade nascente pode-se avistar o Campo Pequeno, a meia distância situa-se a Igreja de Nossa Senhora de Fátima, e na extremidade poente situa-se a Fundação Calouste Gulbenkian e pode-se avistar o Arco de São Bento na Praça de Espanha. Mesmo existindo uma clara singularidade em relação à envolvente, a falta de indicações e as quebras de linearidade nas extremidades provocam alguma desorientação, principalmente a turistas, que foram observados a pedir indicações



Figura V.75 A Igreja de Nossa Senhora de Fátima serve como ponto de referência numa avenida onde a legibilidade é deficiente.

Figura V.76 A Fundação Calouste Gulbenkian e o verde do seu parque servem de ponto de referência quando se caminha na Avenida de Berna

Conforto

Para avaliar o conforto foi usado o quadro da PPS e as questões relativas à avaliação do conforto e imagem do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado como sendo a qualidade que melhor reflecte este objectivo (anexo I)

Como já foi referido anteriormente, apesar da avenida ter um perfil maioritariamente rectilíneo, no cruzamento com a Avenida 5 de Outubro esta muda de direcção, até terminar a nascente na Avenida da República. Deste cruzamento, apenas é possível observar-se uma pequena parte da avenida, ao contrário do lado oposto, na Praça de Espanha, da qual já nos é permitido ver grande parte da sua extensão.

O troço analisado foi desde a Praça de Espanha, situada a poente, até à Avenida 5 de Outubro, a nascente, que constitui a porção mais linear da avenida em estudo. Uma vez situado em qualquer dos pontos, é possível avistar-se toda a extensão deste troço, que consiste numa parte maioritária da Avenida de Berna, factos que contribui com algum sentimento de segurança.

Os passeios são estreitos e os atravessamentos são escassos, dois aspetos que comprometem gravemente o conforto numa avenida fortemente dominada por trânsito automóvel.

Não existe nenhuma vista que se possa contemplar, apesar de existirem monumentos que podem ser fotografados a partir da avenida, que é o caso da Fundação Calouste Gulbenkian e da Igreja de Nossa Senhora de Fátima.

Mobilidade

Para avaliar a mobilidade foi usado o quadro da PPS e algumas questões relativas a avaliação dos acessos e ligações do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado como sendo o grupo que melhor reflecte um espaço urbano com boa acessibilidade (anexo I).

A avenida é acessível através de diversos meios distintos, a enumerar: transporte privado, sendo a avenida uma via de segundo nível da rede rodoviária municipal; bicicleta, através da ciclovía presente na Avenida António Augusto Aguiar que termina na extremidade poente da avenida em estudo; três carreiras de autocarro; embora não possua estações de metropolitano, a avenida é servida por duas estações - Praça de Espanha (Linha Azul) e Campo Pequeno (Linha Amarela). Resumindo, existem diversas formas de entrar ou sair da avenida, através do metro, autocarro, carro e bicicleta, e destacam-se as principais como o carro e autocarro.

A avenida possui uma forte actividade pedonal, especialmente ao início da tarde (das 15 horas às 16 horas). Os acessos a partir desta avenida para outros locais circundantes dão prioridade ao acesso automóvel em relação ao acesso pedonal. Já as carreiras de autocarro facilitam o acesso a outras zonas da cidade.

O percurso da avenida é todo ele plano, possuindo lancis rebaixados de forma a auxiliar pessoas com mobilidade reduzida. No entanto, contrariamente à Avenida 5 de Outubro, não existe um contraste de cores e texturas nos pavimentos dos cruzamentos. Os pontos de atravessamento para peões são escassos e controlados por semáforos com longos de espera para os mesmos. Este factores provocam um sentimento de impaciência nas pessoas que, frequentemente, foram observadas a adoptar comportamentos arriscados ao atravessar a avenida fora dos locais apropriados para o efeito.

É importante de se realçar que não foi observado nenhum tipo de comportamento anti-social, nem sequer a existência de lixo ou grafitti.

Apenas se verifica uma separação entre o trânsito rodoviário e o trânsito pedonal. Para além dos ciclistas que são obrigados a usar a via de trânsito rodoviário, foi possível, também, observar-se pessoas de mobilidade reduzida, nomeadamente em cadeiras de rodas eléctricas, a optar por esta via. Este aspecto permite-nos concluir que a Avenida de Berna não possui características que garantam a segurança destes utilizadores.



Figura V.77 Cruzamentos problemáticos onde a prioridade é dada às ligações automóveis, Esta facto dificulta a circulação do peão nesta avenida constituindo um verdadeiro obstáculo à continuidade da avenida.

Atividade

Para avaliar este objectivo foi usado o quadro da PPS e questões relativas a avaliação de usos e actividades do manual da DGOTDU de Pedro Brandão, pois foi considerado como sendo o grupo que melhor reflecte as qualidades da adaptabilidade, diversidade, utilidade e diversão (anexo I).

A avenida não possui grande afluência, nem sequer nas horas de ponta (início da manhã, hora do almoço, final da tarde), o que nos indica que a avenida é maioritariamente utilizada para atividades necessárias dos transeuntes. Foi visto um número muito reduzido de pessoas a socializar, sendo grande parte delas jovens estudantes da FCSH, que utilizavam a via pública em frente à faculdade para conversar.

Em relação às situações de conflito existentes na Avenida de Berna, a única que se observou foi o facto das carrinhas criarem obstáculos à livre circulação de peões pelo facto de estacionarem em cima dos passeios durante as cargas e descargas.

À semelhança das restantes avenidas em estudo, foram observados diferentes usos e, como forma de se obter uma representação da sua intensidade, foram feitas contagens das principais atividades observadas no conjunto das avenidas. Estas contagens foram feitas em diferentes períodos do dia e diferentes dias da semana.

No caso específico da Avenida de Berna, constatou-se que o movimento comercial (entrada e saída das lojas) concentra-se no final da manhã (das 10 às 11 horas), tanto num dia útil como num dia de semana. Durante a noite, é de se destacar o elevado número de pessoas

observadas a entrar e a sair dos restaurantes, o que demonstra a popularidade destes estabelecimentos na avenida.

Apesar de não existirem bancos, observou-se também um pequeno número de pessoas sentadas no muro da Fundação Calouste Gulbenkian.

Quanto às vendas, as conversas com comerciantes da avenida indicam, de certa forma, como o espaço público influencia o seu negócio. Os comerciantes desta avenida não se mostraram incomodados com a intensidade do trânsito automóvel nem sequer interessados em qualquer tipo de alteração à largura do passeio. Chegaram até a revelar algum cepticismo em relação ao efeito benéfico que o maior conforto pedonal no espaço público pode ter nos seus negócios. Esta opinião poderá revelar algum desconhecimento da contribuição positiva que teria uma avenida mais confortável e mais segura para o trânsito de peões.

Em relação ao valor imobiliário, as entrevistas aos agentes imobiliários revelaram a mesma ideia que as restantes avenidas, ou seja, o facto do conjunto das Avenidas Novas ser central e ter uma oferta extensa de serviços e amenidades, já traz valor por si só. Quando questionados especificamente em relação à Avenida de Berna, todos afirmam que a intensidade de trânsito verificada nesta avenida prejudica o valor dos imóveis nela existentes.



Figura V.78 Apesar da largura do passeio ser pouca, alguns comerciantes ainda tentam instalar mesas no espaço público.

Figura V.79 Animação de rua direccionada para automobilistas, no cruzamento da Avenida de Berna com Avenida António Augusto Aguiar.

Sustentabilidade

Devido à elevada intensidade de trânsito automóvel e à escassez de vegetação existentes nesta avenida, pode-se concluir que tem um grande impacto ecológico negativo e não assegura uma sustentabilidade ambiental.

Apesar disso a sustentabilidade económica e cultural é promovida pela proximidade de serviços e equipamentos de lazer, como é o caso do edifício e dos jardins da Fundação Calouste Gulbenkian, que atraem pessoas para esta avenida. Esta afluência contribui para o seu comércio

e oferece alguma qualidade de vida à população local. Caso contrário, esta avenida não seria sustentável a nível económico, social nem cultural..

Qualidade Construtiva

Relativamente a este objectivo, podemos observar uma via rodoviária em bom estado, apesar da elevada intensidade de trânsito automóvel. Conclui-se, então, que o material utilizado é de boa qualidade e está preparado para suportar esta intensidade.

O passeio também apresenta boas condições, apesar de existir alguma irregularidade no piso, que é explicada pelo seu uso constante.

3. Quadro síntese de avaliação

Tabela 1 - Quadro síntese de avaliação (comparação entre as três avenidas estudadas)

		Avenida Duque d'Ávila	Avenida 5 de Outubro	Avenida de Berna
Identidade	Pontos Positivos	Popularidade do local para diversas actividades	A oferta de serviços define o espaço	-
	Pontos Negativos	Falta de clareza nos significados existentes	Inexistência de elementos que reforcem significados	Inexistência de elementos que reforcem significados
Morfologia	Pontos Positivos	Boa integração na malha urbana	Boa integração na malha urbana	-
	Pontos Negativos	Continuidade interrompida nos extremos da avenida	Falta de clareza dos limites	Continuidade e ligações prejudicadas para peões
Imagem	Pontos Positivos	Leitura clara do espaço	Leitura clara do espaço	Existência de diversos Pontos de referência
	Pontos Negativos	Falta de pontos de referência	Falta de pontos de referência	Leitura pouco clara
Conforto	Pontos Positivos	Largura do passeio e segurança	Segurança	-
	Pontos Negativos	-	Não existem bancos	Falta de segurança pelo domínio do automóvel
Mobilidade	Pontos Positivos	Acessibilidade	Acessibilidade	Acessibilidade
	Pontos Negativos	-	-	Acessibilidade pedonal debilitada
Actividade	Pontos Positivos	Convida as pessoas a permanecerem	Diversidade de usos	-
	Pontos Negativos	Não existe animação de rua ou programa cultural	Não convida as pessoas a permanecer	Não convida as pessoas a permanecer
Sustentabilidade	Pontos Positivos	Integração num corredor ciclável	-	-
	Pontos Negativos	-	-	Forte trânsito rodoviário
Qualidade Construtiva	Pontos Positivos	Bom estado dos materiais	-	Bom estado da faixa de rodagem
	Pontos Negativos	-	-	-

Capítulo VI. **CONCLUSÕES**

A investigação apresentada partiu do pressuposto de que, se uma noção mais clara da influência do espaço público na vida urbana quotidiana incentiva por si só uma maior preocupação na sua gestão e manutenção, a percepção da influência da qualidade do espaço em vários modos de retorno do investimento no espaço público, terá sempre boas consequências não só no trabalho de projecto mas também na sua gestão anterior (trabalho de diagnóstico organização de programas/objectivos do espaço público) e posterior (a gestão urbana).

Para tal, é fundamental conhecer os diversos fatores que atribuem qualidade a um espaço público e explorar como essa qualidade cria valor em diversas áreas como a economia, ambiente, cultura, e sociedade. Este desafio tornou-se a base desta investigação e motivou os seus objectivos. A experimentação de um método de avaliação da qualidade do espaço público com novos indicadores que reflitam o sucesso de um bom desenho urbano, foram os objectivos principais da dissertação.

1. Resultados do caso de estudo

Neste capítulo é feito um resumo conclusivo e apresenta-se como comprovação, o confronto entre o caso de estudo e os bairros de Lisboa criados de raiz. As principais conclusões retiradas envolvem as seguintes constatações:

- a capacidade da qualidade do espaço público para criar valor económico;
- problemas na percepção da qualidade do espaço público pelas partes interessadas;
- nível de influência da qualidade no valor imobiliário em Lisboa;
- nível de influência no comércio de rua nas Avenidas Novas;
- importância de ações que permitem maximizar o valor criado pelo espaço

Apesar de não restarem dúvidas sobre a qualidade do espaço público criar valor em diversas áreas, quantificar esse valor é um processo ainda complexo. Na área económica, na qual esta dissertação se foca, diversos autores defendem que se poderá aplicar os mesmo métodos usados na avaliação financeira. Grande parte desta complexidade deve-se à dificuldade em medir a própria qualidade do espaço público tendo em atenção a sua complexidade de factores envolvidos e diversidade, subjectividade e casuística das situações.

O processo usado baseou-se numa variedade de indicadores, muitos deles intangíveis, o que obriga a que estas avaliações sejam feitas de forma integrada tendo em conta factores temporais. Os métodos de avaliação da qualidade do espaço público existentes manterão algum grau de subjectividade, não deixando, no entanto, de oferecer uma boa caracterização racional do espaço, em termos de qualidade.

As conclusões retiradas a partir da investigação empírica permitem concluir que a população em geral reconhece o valor de um espaço público de qualidade. No entanto, demonstra algum desconhecimento em relação ao processo de criação de valor e como pode este valor ser distribuído, ao ser apropriável nas suas vidas. Já os agentes imobiliários defendem que o principal factor que influencia o valor imobiliário é a centralidade, apesar de ser quase consensual entre eles que a qualidade do espaço público também influencia esse valor.

A afluência de pessoas observadas na Avenida Duque d'Ávila demonstra que o seu redesenho resultou na capacidade de atração de pessoas. A análise de usos demonstrou que a avenida supera em número de pessoas, as outras duas analisadas, a Avenida 5 de Outubro e a Avenida de Berna. Se através da comparação entre as três avenidas, se comprova que há mais pessoas a entrar e a sair de lojas na Avenida Duque d'Ávila do que nas restantes, tal indica que esta atrai um número maior de clientes às sua lojas.

Através da análise do quadro síntese de avaliação, pode-se concluir que a Avenida Duque d'Ávila tem mais pontos positivos do que as restantes. Resulta do estudo realizado que este aspecto deve-se ao projecto de redesenho da avenida que lhe atribuiu uma qualidade reforçada em vários domínios.

A uma escala maior que não foi possível à partida incluir na dimensão deste trabalho, seria também pertinente o confronto do caso de estudo com outros grandes projetos concebidos de raiz, como a Alta de Lisboa e o Parque das Nações, testando possíveis novos indicadores, com o objectivo de, por um método comparativo entre dados de programa e resultados, numa situação e noutra (projeto de raiz, com menos fatores de subjetividade e redesenho do existente, com identidade e apropriação mais complexa), comprovar a avaliação feita à Avenida Duque d'Ávila de modo a consolidar as conclusões e tornar aplicável o método a projectos de diferente natureza, o que poderia ser objecto de estudos complementares. Para uma tal possibilidade, adiante se sugerem alguns tópicos.

Parque das Nações

O Parque das Nações é um bairro na zona oriental de Lisboa, que surgiu no início dos anos 90, no contexto da organização da Expo'98 em Portugal. Ter que projetar um espaço para acolher a Exposição Universal de 1998 foi a oportunidade de se criar um novo espaço urbano qualificado em Lisboa. Embora seja a reconversão de uma zona exclusivamente industrial e desqualificada, poderá ser considerada uma expansão da cidade, já que foi uma zona "devolvida" à população local. Uma frente ribeirinha antes inacessível e desaproveitada passou por uma regeneração acolhendo diversos novos usos, articulando-se bem, tanto com a envolvente próxima como com as Avenidas Novas. Esta área passou a conter diversos usos como residencial, comercial, lazer, administrativos.

A área de instalação da Expo'98 foi alvo de um plano de urbanização e 6 planos pormenor da responsabilidade da Parque Expo. Isto assegurou que a utilidade do espaço após a

exposição universal fosse garantida, distinguindo-se do modelo de Sevilha, que se tornou num território abandonado após o encerramento da sua exposição universal. Projetou-se assim que o recinto da Expo'98 tivesse uma reutilização após o final da exposição, e a transformação dele em território urbano qualificado. O Parque das Nações foi uma parte de cidade construída de raiz em que o processo de infraestruturação e construção foi feito em simultâneo.

O Plano de Urbanização da Expo'98 permitiu assim a criação de uma rede de espaços públicos qualificados.



Figura VI.80 Vista aérea do Parque das Nações.

Figura VI.81 Uma das alamedas pedonais do bairro do Parque das Nações.

Alta de Lisboa

A Alta de Lisboa situa-se na zona norte da cidade a poente do Aeroporto de Lisboa e a nascente do Lumiar. Numa área aproximada de 300 hectares, seria a última parcela não urbanizada da cidade nos finais do século XX. O projeto da Alta de Lisboa nasceu em 1984 mas desenvolveu-se num período temporal muito maior do que o do Parque das Nações.

Muitos dos acessos, infraestruturas e espaços públicos ainda se encontram por concluir, mesmo passando já três décadas desde o início do projeto. No entanto, esta zona é a última grande expansão planeada da cidade de Lisboa, com o seu principal eixo - o eixo central - servindo de articulação a sul com o centro da cidade no Campo Grande, que, por sua vez, articula com a Avenida da República nas Avenidas Novas. O eixo central deste projeto denomina-se de Passeio de Lisboa. É o eixo estruturante de todo o território e possui uma largura aproximada à da Avenida da Liberdade. Tal como as Avenidas Novas, todo o bairro se organiza por uma malha regular.

Na Alta de Lisboa, houve uma aposta na oferta dum grande número de espaços de lazer. Para além da recuperação de antigos parques já existentes. Para além do Parque das Conchas, vão ser criados muitos hectares de novos de espaços verdes. Quando concluído, a Alta de Lisboa contará com cerca de 70 hectares de zonas verdes.

A Alta de Lisboa destaca-se por integrar e fomentar diversas práticas sustentáveis em todos os projetos que engloba. O uso de energias renováveis tais como, a energia solar e eólica,

e a redução e reciclagem de resíduos são exemplos de algumas das medidas fomentadas por este projecto. A sociedade gestora da Alta de Lisboa pretende aplicar o Sistema LiderA¹⁰ em toda extensão do empreendimento, isto com o objectivo de conseguir uma certificação de sustentabilidade ambiental para todo o projecto.

Por não estar concluída, a ocupação desta nova parcela da cidade ainda sofre de diversas carências, como por exemplo, a deficiente oferta de transportes público devido à incompleta infraestruturização e os problemas sociais existentes devido à inclusão de bairros sociais na área de expansão, cuja a integração ainda não foi bem sucedida.

Os actuais esforços por parte de instituições sociais no bairro e a conclusão de infraestruturas essenciais como o eixo central e Avenida Santos e Castro demonstram a contínua vontade por parte das autarquia local e dos seus moradores em melhorar a qualidade de vida nesta zona. No entanto, ainda não é suficiente para tornar esta zona da cidade uma zona atrativa.



Figura V.82 Plano da Alta de Lisboa

Figura V.83 Alta de Lisboa vista do Parque Oeste (Parque do Vale Grande)

¹⁰ Este sistema desenvolvido pelo Instituto Superior Técnico (Pinheiro,2005) assume-se como um sistema para liderar pelo ambiente, e dispõe 3 níveis: estratégico, projeto e gestão.

Tabela 2 - O quadro seguinte permite sintetizar as conclusões desta comparação:

	Avenidas Novas	Parque das Nações	Alta de Lisboa
Modos de transporte público Autocarro/Metro/Comboio	•/•/•	•/•/•	•/-/-
Número de estações de Metro	7	1	0
Esplanadas/Quiosques	•/•	•/•	-/-
Diversidade de Lojas	•	•	-
Vida nocturna	-	•	-
Espaços Verdes/Lazer	•	•	•
Vistas Pessoas/Verde/Rio	•/•/-	•/•/•	-/•/-
Diversidade de usos	•	•	-
Equipamentos Públicos dimensão Local/Municipal/Nacional	•/•/•	•/•/•	•/-/-
Nº de Equipamentos Culturais	4	4	0
Nº de Equipamentos de Saúde - Hospitais	2	1	0
Grandes Superfícies Comerciais	5	1	0
Aplicação de medidas de Sustentabilidade Ambiental	-	•	•
Preço aproximado em euros de um apartamento T2 ¹¹ (Setembro 2013) ¹²	250.000	160.000 ¹³	120.000

¹¹ Apartamento T2, com condições iguais seminovo com 90m2

¹² Informação obtida através da entrevista com a agência imobiliária REMAX Ábaco

¹³ Apartamento sem qualquer vista especial para o rio

2. Comprovação e Aplicação dos objetivos: Resposta às perguntas de investigação

Ao longo dos anos, com o desenvolvimento tecnológico, o espaço público urbano foi perdendo o seu protagonismo como palco da vida humana, deixando de ser o principal espaço dedicado às trocas em vários níveis. Segundo Gehl (1987), atualmente, o espaço público só será palco de actividades sociais e opcionais quando este possuir qualidade, pois existe um grande número de outros suportes para que estas actividades ocorram. Gehl afirma que as pessoas são a principal atração dum espaço público, e que este só as atrai quando possui qualidade. Nesse sentido, defende que a principal forma de medir a qualidade dum espaço público é pela sua afluência de pessoas.

A presente investigação teve como objectivo principal experimentar um método de avaliação da qualidade do espaço público. Este, através da sua qualidade, pode criar valor em diversas áreas da sociedade: económica, social e ambiental. Ao avaliar esse valor consegue-se tirar conclusões mais exatas em relação à sua qualidade. Com base nesta premissa, foi possível elaborar uma sugestão para avaliar a qualidade do espaço público, a partir de vários tipos de valor gerado e serviço prestado.

2.1 Balanço relativamente aos objetivos

Esta investigação focou-se em demonstrar como a qualidade do espaço público reflecte-se no valor económico gerado e experimentaram-se formas de o demonstrar:

- entrevistas às partes interessadas;
- contagem do número de pessoas segundo o uso do espaço.

Estas entrevistas revelaram-se o quão importante é, além da observação, escutar as pessoas que vivem nesse espaço, pois permite uma melhor compreensão dos problemas e expectativas de quem vive esse espaço público.

A análise ao projeto de redesenho da Avenida Duque d'Ávila, em contraste com outras avenidas circundantes, possibilitou isolar algumas características que podem explicar o aumento de qualidade e conseqüente criação de valor. A diminuição da circulação automóvel e o conseqüente aumento da segurança e conforto dos peões destacam-se como as suas principais características funcionais. Em relação às características espaciais, o alargamento da largura do passeio e a criação da ciclovia foram as mais relevantes. Estas características atraíram mais pessoas a esta avenida, criando-se assim uma oportunidade tanto aos atuais comerciantes de aumentarem o seu volume de negócios como a novos comerciantes de se instalarem na avenida. Porém, este aumento da procura provoca conseqüentemente um aumento das rendas.

No entanto, um espaço público pode ter qualidade e não atrair pessoas, daí ter que haver outros elementos comunicacionais, artísticos ou outros que sejam atractivos para

potenciais clientes e comerciantes. Esta conclusão é retirada a partir das conversas com os comerciantes, que alertaram para a importância de lojas âncora no comércio de uma rua ou avenida. Para além das melhorias de qualidade já referidas, o espaço público pode também ajudar o comércio de rua ao incorporar características funcionais e práticas de um centro comercial:

- parque automóvel,
- lojas âncora,
- animação cultural,
- gestão do espaço,
- conforto e segurança...

Certas características da atual Avenida Duque d'Ávila como a sombra das árvores, os bancos e o espaço para as esplanadas estimulam a sociabilidade dos usos. Após o seu redesenho, ficou comprovado o que Gehl (1987) destacou como característica dos espaços de maior qualidade, ou seja, atualmente, verificam-se mais atividades sociais e opcionais, criando-se, assim, um contraste com as duas restantes avenidas analisadas (Avenida 5 de Outubro e Avenida de Berna), nas quais se verificam um predomínio de atividades necessárias.

Cada grupo de população que é afectada pelo processo de criação de valor, as partes interessadas, beneficiam e valorizam aspectos diferentes deste processo. Nesta investigação, os grupos estudados foram os comerciantes e residentes das avenidas. Ambos beneficiam do aumento do valor do imóvel e da segurança, enquanto que apenas os comerciantes beneficiam da atração de investimento e de clientes e os residentes beneficiam da oferta de espaços de lazer e de conforto.

Uma das conclusões mais importantes desta investigação foi a reciprocidade entre a qualidade e o valor criado a partir dela: O comércio contribui para a vitalidade de uma via pública e, por sua vez, a qualidade da envolvente ajuda a atrair negócios e comerciantes. Noutras palavras, a qualidade do espaço público e o sucesso do comércio de rua beneficiam mutuamente um do outro. A possibilidade de promover um enriquecimento recíproco entre a oferta do comércio de rua e o espaço público viário onde ele se insere poderá ser conseguido através da criação de entidades gestoras ou associações de comerciantes, que unem os dois aspetos e trabalham em conjunto para o benefício de ambos.

As pessoas concentram-se em espaços onde a qualidade é maior (Gehl, 2000), e o valor é criado para comerciantes onde existem mais pessoas (clientes). Logo, pode-se concluir que a atração de pessoas será um ponto essencial tanto na criação de qualidade como na criação de valor pelo espaço público.

2.2 Resposta às perguntas de investigação:

No início desta investigação foram formuladas algumas questões a que esta deveria responder. Poderemos então concluir que pode haver enriquecimento recíproco entre a oferta do comércio de rua e o espaço público viário onde ele se insere, do seguinte modo:

- A qualidade do espaço público pode ajudar o comércio de rua na medida em que pode atrair mais pessoas à sua envolvente próxima por este possuir um conjunto de características que possibilitam um uso diversificado e convidam a permanência no mesmo;
- A sociabilidade dos usos é estimulada por condições físicas e ambientais que possibilitam períodos e intensidades de estadia maiores (e conseqüente aumento de oportunidade para as actividades económicas, tais como, por exemplo, a exploração de esplanadas por parte dos comerciantes da área da restauração e a abertura de quiosques), não esquecendo que também a actividade económica é uma razão do êxito do espaço público pela variedade de vivências que nele se verificam.
- As características espaciais que podem ser mais valorizadas, pelas principais partes interessadas (actores) no valor gerado pelo espaço público, serão os elementos que favorecem a diversidade e intensidade do uso, mais do que os elementos morfológicos do desenho. Por exemplo: a centralidade do local, o número e tipo de equipamentos existentes na proximidade, o número de serviços disponíveis na envolvente próxima, a mobilidade e variedade/alternativas em termos de transporte público.

A problemática central desta investigação prendeu-se com a construção de um sistema racional de avaliação baseado em factores qualitativos e quantitativos, do retorno económico gerado por um espaço público de qualidade (percepção pelo público utilizador do conjunto de valores de uso e da vivência do espaço).

Poderemos assim responder à questão dicotómica formulada à partida da investigação: **qual dos dois factores (qualidade do espaço ou qualidade da oferta comercial) pode ou deve ser estimulado, de forma a maximizar o valor de retorno ?**

Fazemo-lo, considerando como uma necessária orientação de desenho urbano, que a viabilidade do comércio de rua dever ser concretizada, como objectivo que é parte da regeneração. Mas completamos tal conclusão, com a ideia de que tal objectivo deve ser colocado articulado com outros objectivos: de diversidade, intensidade e identidade, em que deve acentuar a procura não apenas de uma imagem de qualidade mas também de um ambiente onde existam oportunidades reais de uma vivência intensa e de apropriação do espaço público pela qualidade e diversidade dos seus usos.

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, P.(1995), *Forma e Imagem no Urbanismo de 700 e 800*, in *Estudos de Arte e História* . - Lisboa : Vega, cop. p. 261 – 266

BALSAS, C. J. Lopes, (1999). *Urbanismo Comercial em Portugal*. Lisboa: Ministério da economia.

BRANDÃO, P., CARRELO, M., ÁGUAS, S., (2002). *O chão da cidade: Guia de Avaliação do Design do Espaço Público*. Lisboa: Centro Português do Design.

BRANDÃO,P., (2008). *A identidade dos lugares e a sua representação colectiva: Bases de orientação para concepção, qualificação e gestão de espaço público*. Lisboa: DGOTDU.

CABE, (2001). *The Value of Good Design*, Londres: Commission for Architecture and the Built Environment.

CABE, (2001). *The value of urban design*, Londres: Commission for Architecture and the Built Environment.

CABE, (2004). *The value of public space*, Londres: Commission for Architecture and the Built Environment.

CABE, (2005). *Does Money Grow on Trees?*, Londres: Commission for Architecture and the Built Environment.

CABE, (2007). *Paved with Gold*, Londres: Commission for Architecture and the Built Environment.

CARMONA, M., HEATH, T., OC, T., TIESDELL, S. (2003). *Public Spaces – Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Architectural Press

CARMONA, M., MAGALHÃES, C., HAMMOND, L. (2008). *Public Space: The Management Dimension*, Routledge

CARMONA, M., SIEH, L. (2004). *Measuring Quality in Planning: managing the performance process*. Spon Press

CARVALHO, J. (2011). *Liberdade Street Fashion*. Porto: Imoedições – Edições Multimédia, Lda.

CORREIA, V. (2013). *Arte Pública: seu significado e função*. Lisboa: Fonte da Palavra.

COWAN, R. (2000). *Placecheck, A Users' Guide*. Londres: Urban Design Alliance.

DOMINGUES, Á.(1999) , *Comentários ao 1º Painel*, In *COMÉRCIO, CIDADE E QUALIDADE DE VIDA*, Coimbra, DGOTDU: Lisboa

FRANÇA, José Augusto, (1980) *LISBOA: URBANISMO E ARQUITECTURA*. Instituto de Cultura e Língua Portuguesa. Lisboa: Ministério da Educação e Ciência.

GEHL, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*, translated by Jo Koch. Washington; Covelo ; Londo: Island Press

GEHL, J., GEMZ ØE, L. (2000) *New City Spaces*, Copenhaga: The Danish Architectural Press.

GEHL, J. (2010). *Cities for People*, Londres: Island Press

Green Link. (2010). Understanding the contribution parks and green spaces can make to improving people's lives. Full Report. Report for GreenSpace. Disponível em: www.green-space.org.uk/downloads/GreenLINK/Blue%20Sky%20Green%20Space%20-%20Full%20Report.pdf

GRUEHN, D. (2008). *Economic Valuation of Urban Open Spaces and their Contribution to Life Quality in European Cities*. Dortmund: University of Dortmund, Disponível: http://dspace.uni.lodz.pl:8080/xmlui/bitstream/handle/11089/1797/gruehn_Economic_Valuation_of_Urban_Open_Spaces.pdf?sequence=1

HALL, P.(1988). *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* (consulted version *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal, Colección La Estrella Polar, 1996)

KOSTOF, S., (1992). *The City Assembled*, Londres: Thames & Hudson

JACOBS, J. (2000), *The Death and Life of Great American Cities*. Londres: Pimlico

LEFEBVRE, H. (1991). *The production of Space*, Oxford: Ed. Blackwell

LYNCH, K. (1989). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70

PIRENNE, H. (1927). *Les villes du Moyen-Age, essai d'histoire économique et sociale* (consulted version *Medieval Cities: Their Origins and the Revival of Trade*. Princeton: Princeton University Press, 1969)

SILVA, Raquel Henriques da, (2006). DAS AVENIDAS NOVAS Á AVENIDA DE BERNA, in *Revista de Historia de Arte*, Lisboa, N. 2, p. 126 - 142

WHITEHEAD, T., SIMONDS, D., PRESTON, J., (2006). The effect of urban quality improvements on economic activity. *Journal of Environmental Management* – Available at: www.elsevier.com/locate/jenvman

Sites consultados na Internet:

ALTA DE LISBOA. (2014). Site da Alta de Lisboa, www.altadelisboa.com, acedido a 1 de Abril.

ARQUIVO MUNICIPAL (2014). Site do Arquivo municipal de Lisboa, <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/default.asp>, acedido a 1 de Março.

BAIXA DE COIMBRA. (2014). Site da Baixa de Coimbra, www.baixadecoimbra.com, acedido a 1 de Abril.

BIBLIOTECA DE ARTE FCG. (2014), Site da pesquisa *online* da Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian, <http://biblarte.gulbenkian.pt/Biblarte/pt/Home>, acedido a 1 de Março

C.M. Caldas da Rainha (2014). Site da Câmara Municipal das Caldas da Rainha, www.cm-caldas-rainha.pt, acedido a 1 de Maio.

C.M.L. (2014). Site da Câmara Municipal de Lisboa, www.cm-lisboa.pt, acedido a 1 de Maio.

CICLOVIAS LX. (2014). Site da rede ciclável de Lisboa, www.cicloviaslx.com, acedido a 1 de Maio

CCDRLVT. (2014). Site da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, www.ccdr-lvt.pt/pt/urbcom/1286.htm, acedido a 1 de Abril.

DESIGN COUNCIL, (2013). Site da Design Council, acedido a 1 de Agosto.

ML. (2014). Site do Metropolitano de Lisboa, www.metrolisboa.pt, acedido a 1 de Abril

MUSEU DA CIDADE. (2014). Site do Museu da cidade de Lisboa, www.museudacidade.pt, acedido a 1 de Março.

PARQUE EXPO. (2014). Site da Parque EXPO, www.parqueexpo.pt, acedido a 1 de Maio.

PERS, (2014). Site da Transport Research Laboratory, www.trl.co.uk, acedido a 1 de Março

PLACECHECK. (2014) Site da Urban Design Skills, <http://www.urbandesignskills.com/>, acedido a 1 de Fevereiro.

PPS. (2014). Site da Project for Public Spaces, www.pps.org, acedido a 1 de Maio.

ANEXOS

ANEXO I

METODOLOGIA DE DIAGNÓSTICO DE VALORES IDENTITÁRIOS (MANUAL DGOTDU – PEDRO BRANDÃO)

Acesso e Ligações

É acessível e bem ligado a outros lugares?

- Pode-se avistar o lugar à distância e tem-se uma visão larga a partir dele?
- Tem boas vistas - contemplar – ver (verdes, pessoas, mar, movimento...)?
- Há uma ligação fácil entre o espaço e edifícios adjacentes?
- Os passeios têm ligação fácil-contínua a áreas adjacentes?
- Há opções variadas para chegar ou sair (carro, bus, metro, bicicleta...)?

Conforto e imagem

É confortável e projecta boa imagem ?

- Qualidade funcional (Andar, estar, sentar, falar...)?
- O espaço causa uma boa impressão? Há motivos a fotografar?
- Há espaços suficientes para sentar à sombra, ao sol...?
- A área parece segura? Terá vigilância regular?
- Os peões dominam os veículos no uso do espaço, ou o inverso?

Usos e actividades

É atractivo para as actividades das pessoas?

- Há pessoas usando o espaço ou está vazio?
- É usado por pessoas de várias idades, sexos, culturas, deficientes?
- Há vários tipos de actividades a decorrer?
- Pode-se identificar alguém responsável presente ou acessível?
- Há conflitos de uso (cargas-descargas, limpeza, venda ambulante, graffiti)

Socialização e significados

É sociável, as pessoas encontram-se, identificam significados?

- Há pessoas em grupos, sorrindo, falando uns com os outros, cumprimentam-se?
- Existem sinais de memórias compreensíveis (monumentos, árvores, narrativas)?
- Podem-se identificar pessoas diferentes que usarão o espaço com frequência?
- Há vivências sociais (festas, jogos, quiosques, cafés ...) e sítios de interacção?
- Há uma visão de futuro, ou orgulho da comunidade, partilhado com o visitante?

ANEXO II

GUIÃO DE ENTREVISTA – AGENTES IMOBILIÁRIOS

1º PARTE

01 VENDAS

H1.1. Algumas zonas mais valorizadas em Lisboa devem o seu valor acrescentado á qualidade do espaço público? Dê até 3 exemplos

H1.2. A qualidade do espaço público aumenta o valor desses locais) em que percentagem aproximadamente?

H1.3. Que zonas de Lisboa, estão a valorizar por obras recentes e/ou dinamização do espaço público?

a) zonas com diversidade de população? (a zona do Martim Moniz ao Intendente pode ser um exemplo?)

b) zonas de classes elevadas? (a zona da Duque d'Avila pode ser um exemplo?)

c) zonas que anteriormente acusavam abandono ou excesso de transito (a zona a Duque d'Avila pode ser exemplo?)

d) Casos de construção/melhoramento de espaços verdes (zonas em beneficiação, por exemplo a EXPO, a zona ribeirinha, o Parque da Bela Vista, Alto-Lumiar?)

H1.4. Defina de 1 a 5 conforme considere totalmente falso a totalmente verdadeiro:

a) As vias de elevado trânsito desvalorizam as casas.

b) As vias de elevado trânsito valorizam pela sua centralidade, acessibilidade e oferta de serviços (deslocação de carro)?

c) Os espaços com maior ocorrência de eventos, actividades de lazer, onde existe um maior uso valorizam.

d) Os espaços públicos mais sossegados de proximidade para quem vive na zona em questão valorizam.

e) A actividade Nocturna de um espaço pode contribuir para uma maior sensação de segurança e vivência interessante.

f) O ruído nocturno pode ter um efeito negativo no preço da casa.

H1.6. Se considera que o espaço público influencia o valor, que aspecto tem mais peso no valor de uma casa?

- O espaço em frente (privativo, rua e/ou outros acessos) do edifício

H1.7. De 1 a 5 como classificaria peso destes elementos no preço final da habitação?

a) Árvores, vegetação, relva, elementos naturais

b) locais para actividades de lazer e prática de desportos ou circuitos de manutenção, ciclovia)

c) esplanadas, comércio de rua

d) largura do passeio, e zonas exclusivamente pedonais

e) programação de eventos

f) acesso a transportes públicos

g) acesso a estacionamento

h) acesso a serviços e equipamentos públicos

i) acesso a Centro comercial, cinemas

j) outro (identificar)

H1.8. Qual a dificuldade de colocação (venda ou aluguer) de uma casa em função do espaço público da proximidade:

- Indique por estimativa o tempo quanto mais tempo (em meses) demore a ser vendida em relação a uma idêntica com um espaço público melhor
- indique um exemplo de uma casa que demore mais tempo a ser vendida em relação a uma idêntica com um espaço público melhor

H1.9. Diferença de valor

- Indique por estimativa a diferença de valor (em %) entre apartamentos iguais onde a diferença é uma vista para um elemento natural? (rio, jardim, parque),
- Idem para a proximidade a um Centro comercial

02 PERFIL DO CLIENTE

H2.2. Que tipo de cliente valoriza mais o espaço público? Extractos por sexo, etário, económico...)

- a) Extractos por sexo H/M
- b) Extracto etário 20/30,
- c) Extracto económico... (média baixa, média alta, alta)

H2.3. Como classificaria a importância/peso destes elementos na escolha da habitação por parte do cliente de 1 – pouco importante; a 5 – muito importante?

- a) Transportes públicos,
- b) Estacionamento
- c) Equipamentos públicos (escola, transportes...)
- d) Existência de lojas, bancos, serviços na rua/ruas na proximidade
- e) Vizinhança e prestígio social
- f) Segurança,
- g) possibilidade de realizar actividades de lazer, zonas verdes
- g) Vistas
- h) Outro/s (identifique)

03 CASOS DE ESTUDO – AVENIDAS NOVAS

-Av. Duque d'Ávila, Av.5 de Outubro, Av. de Berna

H3.1. A requalificação da avenida - Quais os factores positivos para o valor nas casas?

- O acesso mais fácil ao metro, ao Saldanha, Gulbenkian...?
- A largura do passeio e da rua?
- A maior animação, movimento de peões
- Outros (quais)

H3.2. Há diferença de preços positivos e preferências, depois da obra a favor da Avenida Duque d'Ávila em relação a avenidas próximas, mas com maior circulação automóvel?

- Avenida de Berna (paralela)
- Avenida 5 de Outubro (perpendicular)

2º PARTE Comércio

01 Cliente Comercial

C1.1. Actividade pedonal - Onde é que a procura é maior?

- a) locais de maior trânsito automóvel com estacionamento ou com acesso a transporte público
- b) locais mais pedonáveis, com muita afluência, havendo transporte público e/ou estacionamento?

C1.2. A manutenção do Espaço público é uma preocupação?

C1.4. Identifique não mais que 3 locais para:

Onde a procura por lojas (e o seu preço) é maior?

Onde se demora mais tempo para se arrendar uma loja?

C1.5. Existe interesse por parte das empresas ou comércio local em se estabelecer em zonas de maior qualidade em termos de espaço público?

02 CASOS DE ESTUDO – AVENIDAS NOVAS

C2.1. Na duque d'Ávila serão mais valorizados para funções comerciais o lado sombra/vias de trânsito num sentido) ou o lado sol (via pedonal)?

C2.2. Acha que a drástica diminuição do trânsito automóvel na Avenida Duque d'Ávila aumenta ou diminui a procura por parte dos comerciantes abrirem espaços aqui?

C2.3. Qual das avenidas tem maior procura por parte de comerciantes para abrir o seu espaço comercial ou escritório?

C2.4. Quais destas zonas têm avenidas onde a procura é maior por parte de comerciantes para abrir o seu espaço comercial ou escritório? (por ordem da menos para a mais procurada)

- Alta de Lisboa
- Parque Expo
- Avenidas Novas

PERGUNTAS OPCIONAIS

A. Quanto é que aproximadamente o cliente está disposto a pagar mais por uma casa idêntica mas com maiores vantagens em termos do espaço público na proximidade (com segurança, passeio mais largo, actividades de lazer, boas acessibilidades, transporte público...)

ANEXO III

GUIÃO DE ENTREVISTA – COMERCIANTES DE RUA

Perguntas Gerais

CO1.1. Até que ponto acha que um espaço público de qualidade superior influencia o seu negócio? Numa escala de 1 a 5 (em que 1 significa que influencia muito pouco e a 5, influencia muito)

CO1.2. Em que aspecto acha que a qualidade do espaço público pode contribuir para vantagens no seu negócio (numa escala de 1 a 5)

- a) Atrair pessoas á sua rua e possíveis clientes, conseqüente aumento do volume de negócios.
- b) Diminuição da sensação de insegurança.
- c) Contribuição para produtividade e satisfação dos seus trabalhadores.
- d) Contribuição para exposição da loja (criar uma imagem/identidade)

CO2.1. De 1 a 5 como classificaria a contribuição destes elementos para o aumento da clientela e conseqüente aumento do volume de negócios.

- a) Passeio mais largo 1
- b) Redução do trânsito automóvel e a pedonalização
- c) Acesso a transportes públicos
- d) Maior vitalidade da avenida

Perguntas específicas para os comerciantes das avenidas 5 de Outubro e Berna

CO2.2. Se a câmara estivesse realizar uma beneficiação desta avenida, que alteração valorizava mais:

- a) Aumentar a oferta de estacionamento, conseqüente aumento do tráfico automóvel
- b) Aumentar a área destinada a peões, e conseqüente redução de tráfico automóvel
- c) Outro.

CO2.3. De 1 a 5 como classificaria o peso destes elementos na sua escolha para abrir um negócio nesta avenida.

- a) qualidade do espaço público
- b) clientela
- c) Centralidade
- d) Proximidade com empresas
- e) Proximidade com a faculdade
- f) Imagem/Prestígio
- g) Visibilidade/Projecção do lugar
- h) outro

CO2.4. Acha que as rendas são mais caras nesta zona?

Se sim, classifique de 1 a 5 a razão que mais se adequa ao acréscimo no preço

- a) qualidade do espaço público
- b) clientela
- c) Centralidade
- d) Proximidade com empresas
- e) Imagem/Prestígio
- f) Visibilidade/Projecção do lugar
- g) Acesso a transportes públicos
- h) Maior vitalidade da avenida

Perguntas específicas para os comerciantes da Avenida Duque d'Ávila

CO2.1. A requalificação desta avenida em específico contribui para o seu volume de negócios e clientela.

-O que pensa desta afirmação numa escala de 1 a 5 (em que 1 significa que discorda totalmente e 5, concorda plenamente)

CO2.2. Concorda com a intervenção em geral?

(em que 1 significa que discorda totalmente e 5, concorda plenamente)

CO2.3. Sente que os comerciantes do lado sombra (vias de trânsito) estão em desvantagem em relação aos comerciantes do lado sol (via pedonal)?

CO2.4. Existe alguma diferença de preços das rendas entre o lado pedonal e o lado em sombra?

CO2.5. Ve a redução do estacionamento como um aspecto positivo ou negativo?

CO2.6. Concorda com a redução de trânsito automóvel e o aumento da área pedonal?

(em que 1 significa que discorda totalmente e 5, concorda plenamente)

CO2.7. De 1 a 5 como classificaria o peso destes elementos na sua escolha para abrir um negócio nesta avenida.

- a) Qualidade do espaço público
- b) Clientela
- c) Centralidade
- d) Proximidade com empresas
- e) Imagem/Prestígio
- f) Visibilidade/Projeção do lugar
- g) outro

CO2.8. De 1 a 5 como classificaria a contribuição destes elementos para o aumento da clientela e consequente aumento do volume de negócios.

- a) Passeio mais largo
- b) Redução do trânsito automóvel e a pedonalização
- c) Acesso a transportes públicos
- d) Maior vitalidade da avenida

CO2.9. Acha que as rendas são mais caras nesta zona?

Se sim, classifique de 1 a 5 a razão que mais se adequa ao acréscimo no preço

- a) Obras recentes de beneficiação
- b) Qualidade do espaço público
- c) Clientela
- d) Centralidade
- e) Proximidade com empresas
- f) Imagem/Prestígio
- g) Visibilidade/Projeção do lugar
- h) Acesso a transportes públicos
- i) Maior vitalidade da avenida

ANEXO IV

QUESTIONÁRIO – MORADORES DA AVENIDA DUQUE D'ÁVILA

MO1.1. Concorda com a intervenção em geral?
(em que 1 significa que discorda totalmente e 5, concorda plenamente)

MO1.2. Esta intervenção influenciou positivamente o valor da sua casa. Classifique esta afirmação de 1 a 5 (em que 1 significa que discorda totalmente e 5, concorda plenamente)

MO1.3. Em que aspecto acha que a beneficiação desta avenida beneficiou o seu dia-a-dia?
(numa escala de 1 a 5, em que 1 significa que é nada influente, e 5 é muito influente)

- a) Maior segurança.
- b) Maior conforto em termos de acessibilidade pedonal
- c) Acesso facilitado a transportes públicos (novas entradas do metro)
- d) Maior número de actividades de lazer na proximidade
- e) Oferta dum espaço para realizar actividade física (ciclovía)

MO1.4. A pedonização da avenida contribuiu para a mudança de algum hábito seu ou de alguém que conheça que more na zona?

- a) percursos pedonais (casa-trabalho, casa-faculdade, casa-metro, outro)
- b) uso do comércio local
- c) actividade física
- d) uso do espaço para lazer (encontrar com amigos, ler o jornal, café)
- e) outro

MO1.5. Ve a redução do estacionamento como um aspecto positivo ou negativo?

MO1.6. Concorda com a redução de trânsito automóvel e o aumento da área pedonal?
(em que 1 significa que discorda totalmente e 5, concorda plenamente)

MO1.7. De 1 a 5 atribua um peso aos aspectos desta zona que mais acha contribuir para a sua qualidade de vida.

- a) Passeio mais largo
- b) Redução do trânsito automóvel e a pedonização
- c) Maior vitalidade da avenida
- d) Centralidade
- e) Proximidade com equipamentos públicos (Escolas, Universidades, Hospitais, Outros)
- f) Acesso a transportes públicos
- g) Imagem/Prestígio
- h) outro

MO1.8. Acha que as rendas são mais caras nesta zona?
Se sim, classifique de 1 a 5 a razão que mais se adequa ao acréscimo no preço

- a) Obras recentes de beneficiação
- b) Qualidade do espaço público
- c) Centralidade
- d) Imagem/Prestígio
- e) Acesso a transportes públicos
- f) Proximidade com equipamentos públicos (Escolas, Universidades, Hospitais, Outros)
- g) Maior vitalidade da avenida

ANEXO V

ANÁLISE DE USOS – QUADRO DAS CONTAGENS

Dia útil

Quadro da contagem ao início da manhã

Usos		Manhã - 1 08h00-09h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	5	6	11	8	6	6	7,00
	Sentar	2	4	5	5	4	13	5,50
	Socializar	14	5	11	18	8	10	11,00
	Passear/Deslocar	116	138	116	162	210	217	159,83
	Compras	7	16	11	22	17	13	14,33
Av. 5 de Outubro	Exercício	6	6	5	1	1	0	3,17
	Sentar	0	0	0	0	0	4	0,67
	Socializar	3	6	0	7	2	2	3,33
	Passear/Deslocar	85	190	114	70	58	64	96,83
	Compras	14	13	2	15	8	17	11,50
Av. de Berna	Exercício	1	2	2	2	2	2	1,83
	Sentar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Socializar	0	1	0	3	0	1	0,83
	Passear/Deslocar	105	54	101	73	77	94	84,00
	Compras	7	13	12	4	6	3	7,50

Quadro da contagem ao final da manhã

Usos		Manhã - 2 10h00-11h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	4	8	7	5	3	4	5,17
	Sentar	5	5	13	16	18	19	12,67
	Socializar	25	10	39	27	24	42	27,83
	Passear/Deslocar	128	130	182	170	157	118	147,50
	Compras	10	32	35	14	28	22	23,50
Av. 5 de Outubro	Exercício	0	1	1	2	0	0	0,67
	Sentar	0	2	4	1	2	2	1,83
	Socializar	4	8	2	5	1	2	3,67
	Passear/Deslocar	151	127	129	135	128	126	132,67
	Compras	25	14	23	13	18	21	19,00
Av. de Berna	Exercício	1	1	0	1	1	2	1,00
	Sentar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Socializar	0	1	1	0	0	1	0,50
	Passear/Deslocar	79	98	85	80	117	98	92,83
	Compras	9	20	14	7	10	2	10,33

Quadro da contagem à hora do almoço

Usos		Almoço - 12h00-13h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	15	6	5	5	4	9	7,33
	Sentar	5	13	12	21	11	39	16,83
	Socializar	29	28	61	26	19	69	38,67
	Passear/Deslocar	238	334	307	171	162	242	242,33
	Compras	20	23	17	30	26	27	23,83
Av. 5 de Outubro	Exercício	0	0	1	2	1	0	0,67
	Sentar	1	6	4	12	9	15	7,83
	Socializar	1	4	8	13	1	14	6,83
	Passear/Deslocar	109	145	123	190	156	225	158,00
	Compras	15	12	20	29	29	39	24,00
Av. de Berna	Exercício	3	0	2	2	1	1	1,50
	Sentar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Socializar	1	2	9	5	7	5	4,83
	Passear/Deslocar	83	123	96	123	103	127	109,17
	Compras	3	16	6	5	8	7	7,50

Quadro da contagem ao início da tarde

Usos		Tarde1 15h00-16h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	5	4	3	5	5	9	5,17
	Sentar	19	8	20	21	32	43	23,83
	Socializar	44	30	47	56	53	37	44,50
	Passear/Deslocar	168	129	181	176	171	139	160,67
	Compras	8	23	20	27	18	17	18,83
Av. 5 de Outubro	Exercício	1	1	0	1	0	0	0,50
	Sentar	2	1	6	0	0	4	2,17
	Socializar	5	1	4	2	3	5	3,33
	Passear/Deslocar	144	190	128	173	180	167	163,67
	Compras	16	11	12	14	12	13	13,00
Av. de Berna	Exercício	0	1	0	2	3	0	1,00
	Sentar	0	1	0	0	0	0	0,17
	Socializar	3	4	6	0	6	5	4,00
	Passear/Deslocar	106	145	104	170	119	180	137,33
	Compras	6	9	6	3	6	6	6,00

Quadro da contagem ao final da tarde

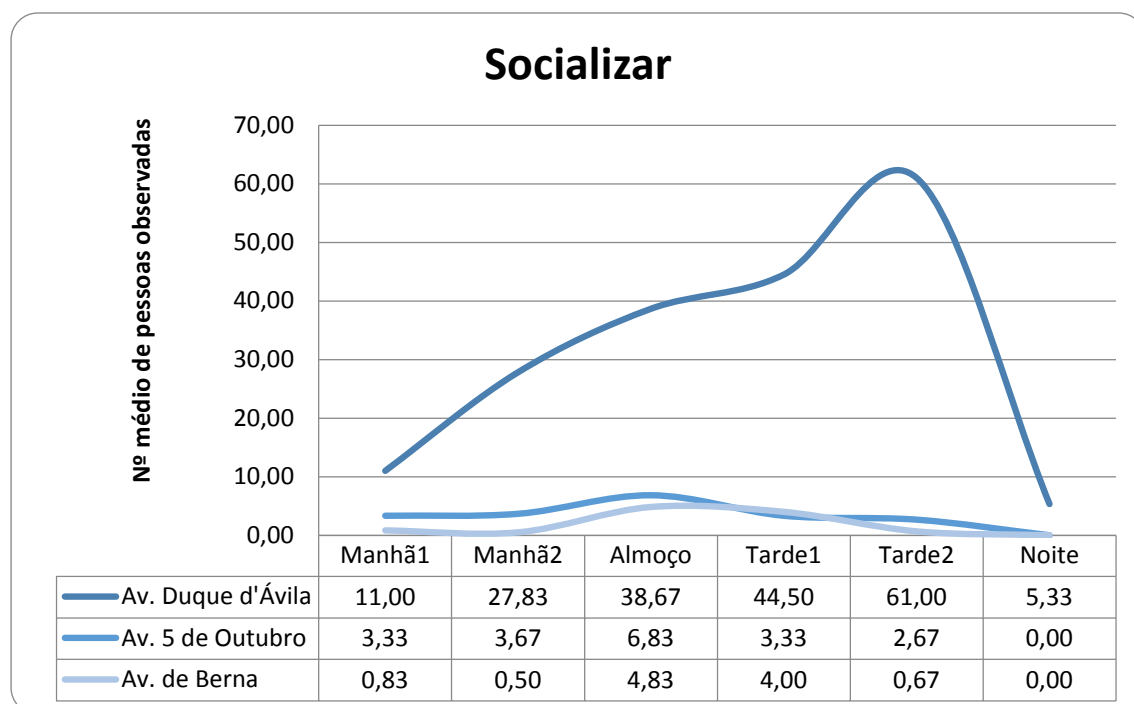
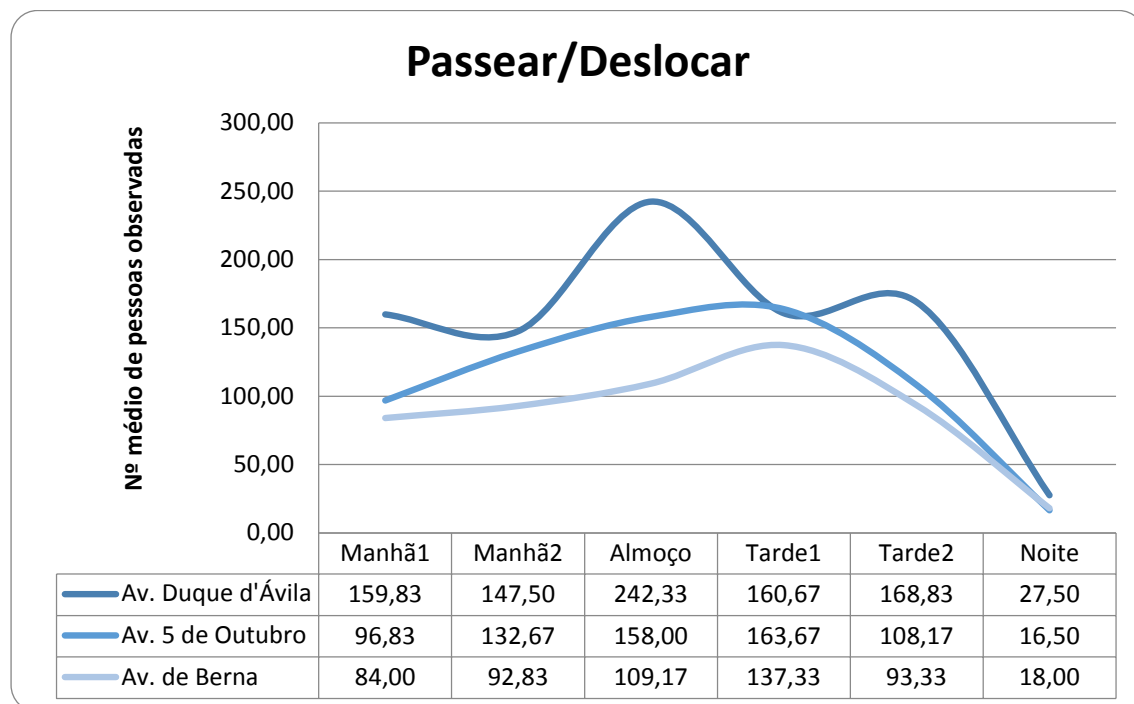
Usos		Tarde2 18h00-19h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	13	13	16	13	12	7	12,33
	Sentar	37	38	30	27	22	20	29,00
	Socializar	57	31	17	60	95	106	61,00
	Passear/Deslocar	211	156	144	160	147	195	168,83
	Compras	12	3	12	13	22	13	12,50
Av. 5 de Outubro	Exercício	5	1	1	3	0	2	2,00
	Sentar	0	0	0	1	3	0	1
	Socializar	8	2	0	6	0	0	2,67
	Passear/Deslocar	115	136	94	136	111	57	108,17
	Compras	24	11	13	18	5	8	13,17
Av. de Berna	Exercício	3	0	1	1	3	4	2,00
	Sentar	0	0	2	2	0	0	1
	Socializar	0	2	0	0	2	0	0,67
	Passear/Deslocar	102	95	89	104	87	83	93,33
	Compras	8	5	4	5	6	2	4,67

Quadro da contagem à noite

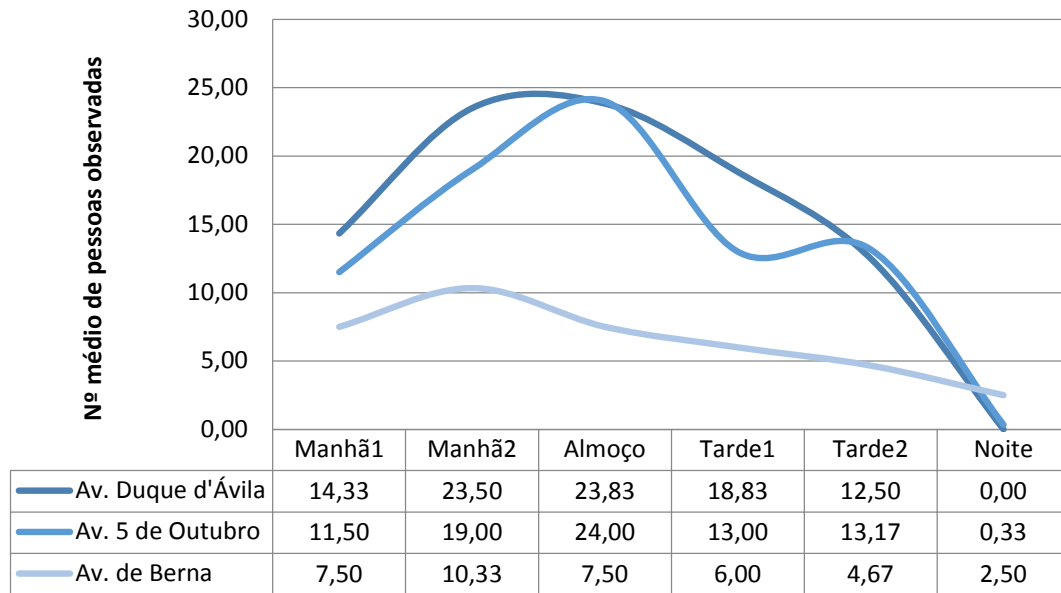
Usos		Noite-5 23h00-24h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	5	3	3	5	0	0	2,67
	Sentar	3	2	1	0	0	0	1,00
	Socializar	12	2	11	4	3	0	5,33
	Passear/Deslocar	33	22	34	34	21	21	27,50
	Compras	0	0	0	0	0	0	0,00
Av. 5 de Outubro	Exercício	0	1	0	2	1	0	0,67
	Sentar	1	1	0	0	0	0	0,33
	Socializar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Passear/Deslocar	33	15	9	12	17	13	16,50
	Compras	1	0	0	0	0	1	0,33
Av. de Berna	Exercício	0	0	0	0	2	0	0,33
	Sentar	0	0	1	0	0	0	0,17
	Socializar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Passear/Deslocar	8	19	36	25	4	16	18,00
	Compras	0	0	0	12	2	1	2,50

ANÁLISE DE USOS – GRÁFICOS DAS CONTAGENS

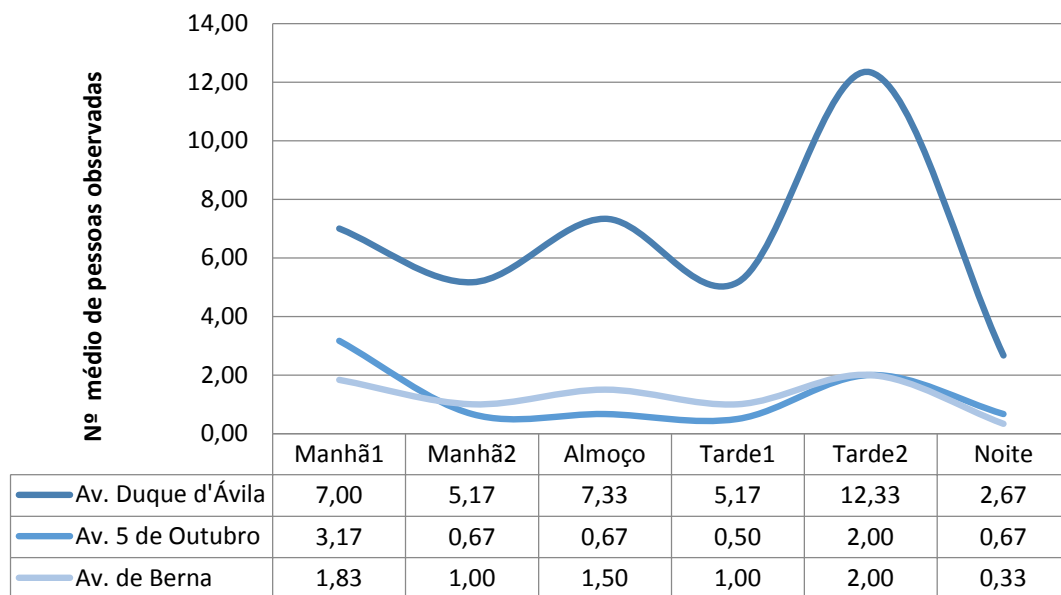
Dia útil



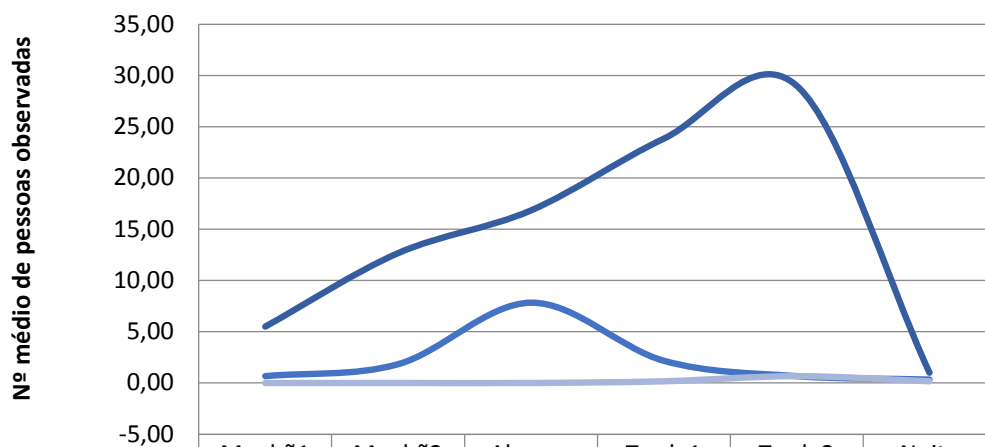
Compras



Exercitar



Sentar



	Manhã1	Manhã2	Almoço	Tarde1	Tarde2	Noite
— Av. Duque d'Ávila	5,50	12,67	16,83	23,83	29,00	1,00
— Av. 5 de Outubro	0,67	1,83	7,83	2,17	0,67	0,33
— Av. de Berna	0,00	0,00	0,00	0,17	0,67	0,17

ANEXO VI

ANÁLISE DE USOS – QUADRO DAS CONTAGENS

Sábado

Quadro da contagem durante a manhã

Usos		Manhã 10h00-11h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	3	10	8	9	2	7	6,50
	Sentar	1	2	10	4	5	8	5,00
	Socializar	11	12	14	10	11	13	11,83
	Passear/Deslocar	97	98	94	98	85	60	88,67
	Compras	10	10	9	13	3	10	9,17
Av. 5 de Outubro	Exercício	1	2	0	0	1	1	0,83
	Sentar	0	0	8	2	0	0	1,67
	Socializar	0	0	4	0	0	2	1,00
	Passear/Deslocar	55	59	32	43	36	29	42,33
	Compras	11	12	4	10	12	11	10,00
Av. de Berna	Exercício	1	1	1	2	1	1	1,17
	Sentar	0	2	0	0	0	0	0,33
	Socializar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Passear/Deslocar	54	53	38	66	26	50	47,83
	Compras	15	20	2	14	3	12	11,00

Quadro da contagem à hora do almoço

Usos		Almoço 13h00-14h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	10	4	5	5	2	1	4,50
	Sentar	10	9	2	2	8	6	6,17
	Socializar	14	25	7	8	10	4	11,33
	Passear/Deslocar	94	139	107	91	96	77	100,67
	Compras	9	18	16	8	23	20	15,67
Av. 5 de Outubro	Exercício	0	3	2	2	2	7	2,67
	Sentar	2	2	0	0	0	2	1,00
	Socializar	0	2	0	0	1	0	0,50
	Passear/Deslocar	48	45	60	61	68	73	59,17
	Compras	8	11	6	14	15	11	10,83
Av. de Berna	Exercício	4	0	1	0	1	5	1,83
	Sentar	0	0	0	1	0	1	0,33
	Socializar	0	0	0	0	0	2	0,33
	Passear/Deslocar	72	93	55	31	76	48	62,50
	Compras	4	8	3	3	9	5	5,33

Quadro da contagem à tarde

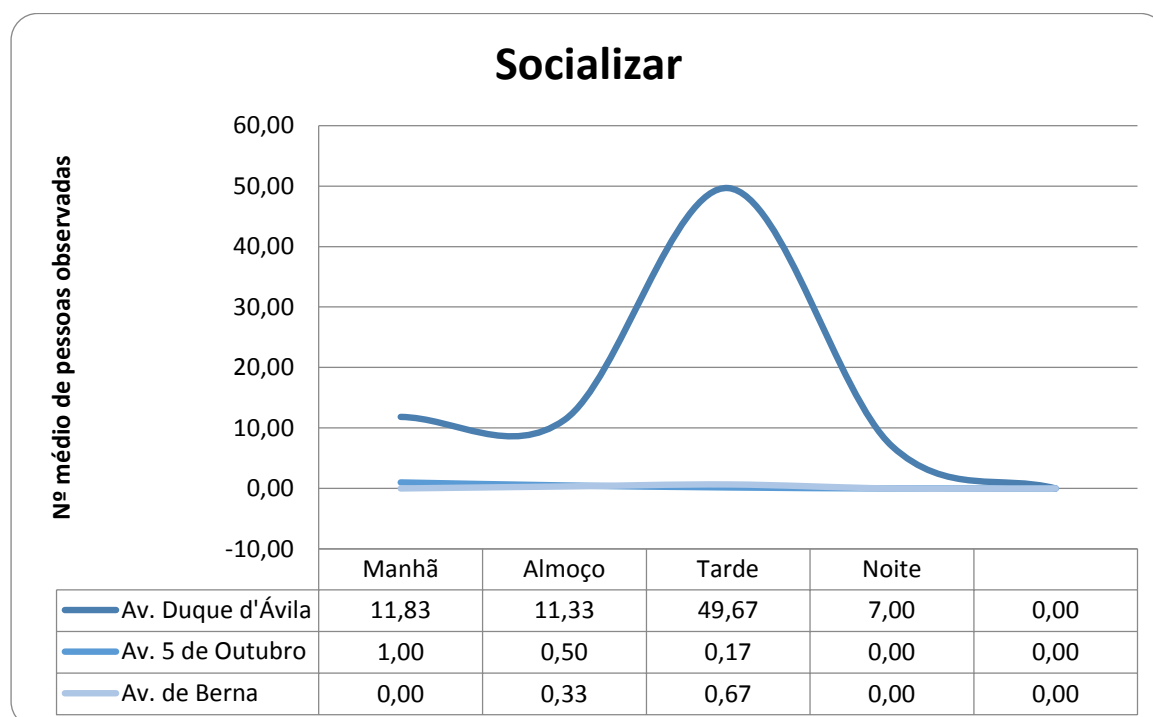
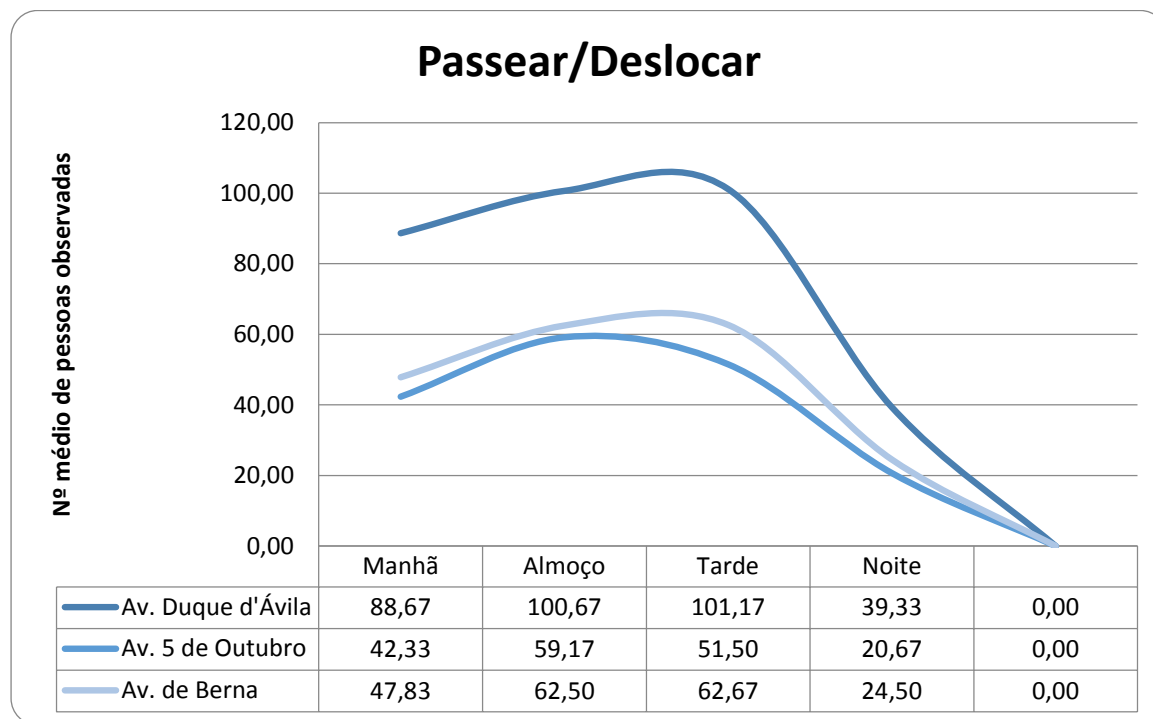
Usos		Tarde 15h00 - 16h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	6	13	2	11	2	5	6,50
	Sentar	9	4	9	7	9	9	7,83
	Socializar	52	52	67	73	31	23	49,67
	Passear/Deslocar	88	92	123	122	97	85	101,17
	Compras	11	11	8	17	7	1	9,17
Av. 5 de Outubro	Exercício	0	0	0	3	1	1	0,83
	Sentar	3	0	2	2	0	4	2
	Socializar	1	0	0	0	0	0	0,17
	Passear/Deslocar	41	41	48	70	55	54	51,50
	Compras	3	8	3	13	8	6	6,83
Av. de Berna	Exercício	0	1	1	0	2	2	1,00
	Sentar	0	0	1	0	0	0	0
	Socializar	0	0	0	2	0	2	0,67
	Passear/Deslocar	79	62	51	50	65	69	62,67
	Compras	2	6	2	5	6	4	4,60

Quadro da contagem à noite

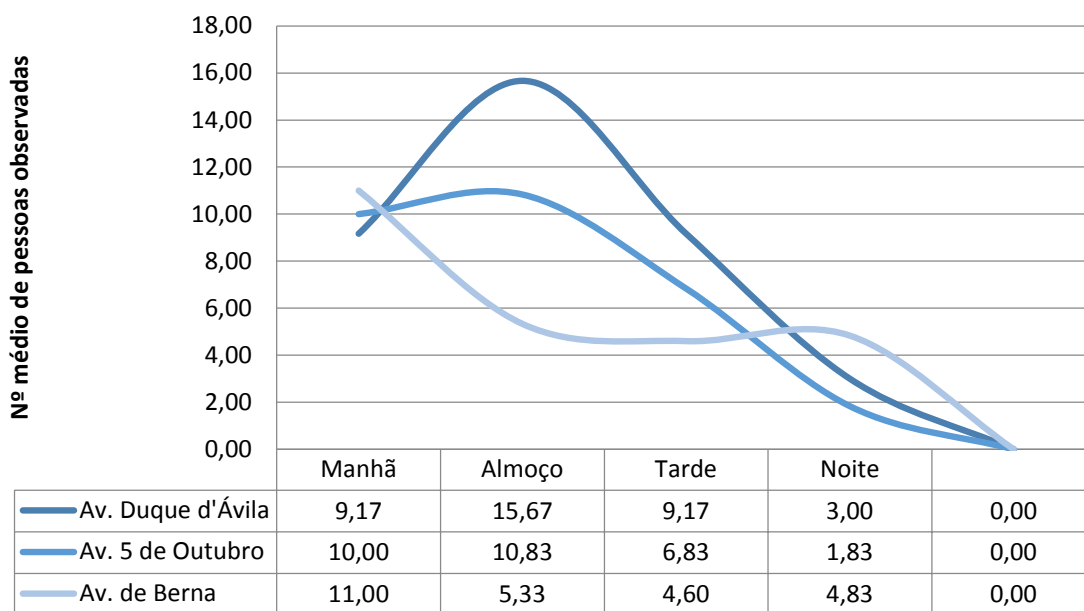
Usos		Noite 23h00 - 24h00						
		Volta1	Volta2	Volta3	Volta4	Volta5	Volta6	MÉDIA
Av. Duque d'Ávila	Exercício	0	1	0	0	0	1	0,33
	Sentar	3	0	1	4	0	4	2,00
	Socializar	5	10	4	5	4	14	7,00
	Passear/Deslocar	47	52	22	10	58	47	39,33
	Compras	0	0	0	0	14	4	3,00
Av. 5 de Outubro	Exercício	0	0	0	0	2	0	0,33
	Sentar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Socializar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Passear/Deslocar	18	42	20	11	16	17	20,67
	Compras	4	3	0	4	0	0	1,83
Av. de Berna	Exercício	0	0	0	0	0	1	0,17
	Sentar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Socializar	0	0	0	0	0	0	0,00
	Passear/Deslocar	11	29	31	33	27	16	24,50
	Compras	2	0	10	0	4	13	4,83

ANÁLISE DE USOS – GRÁFICOS DAS CONTAGENS

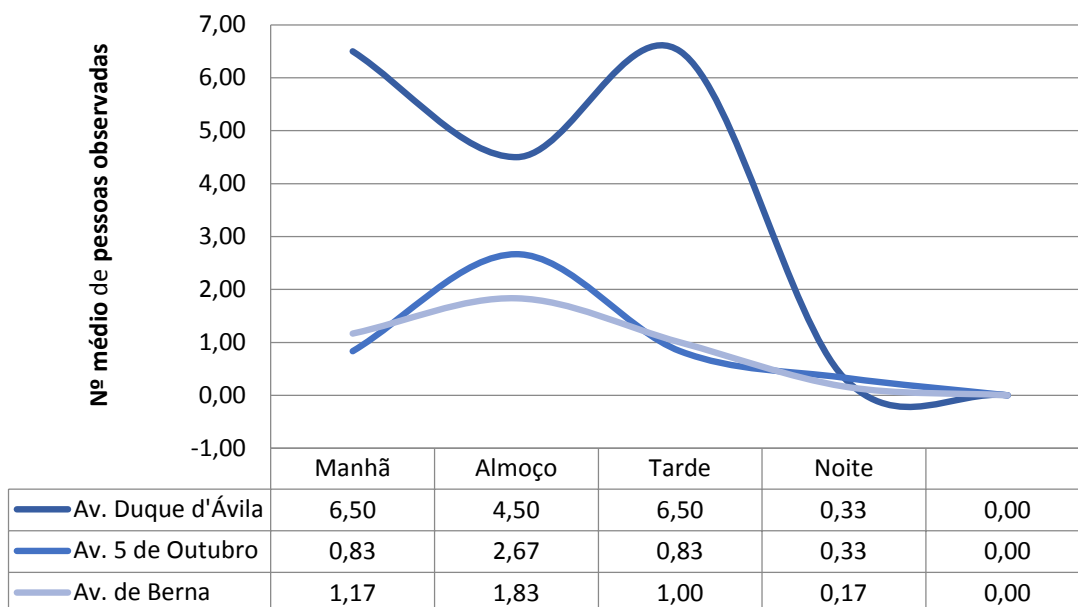
Sábado



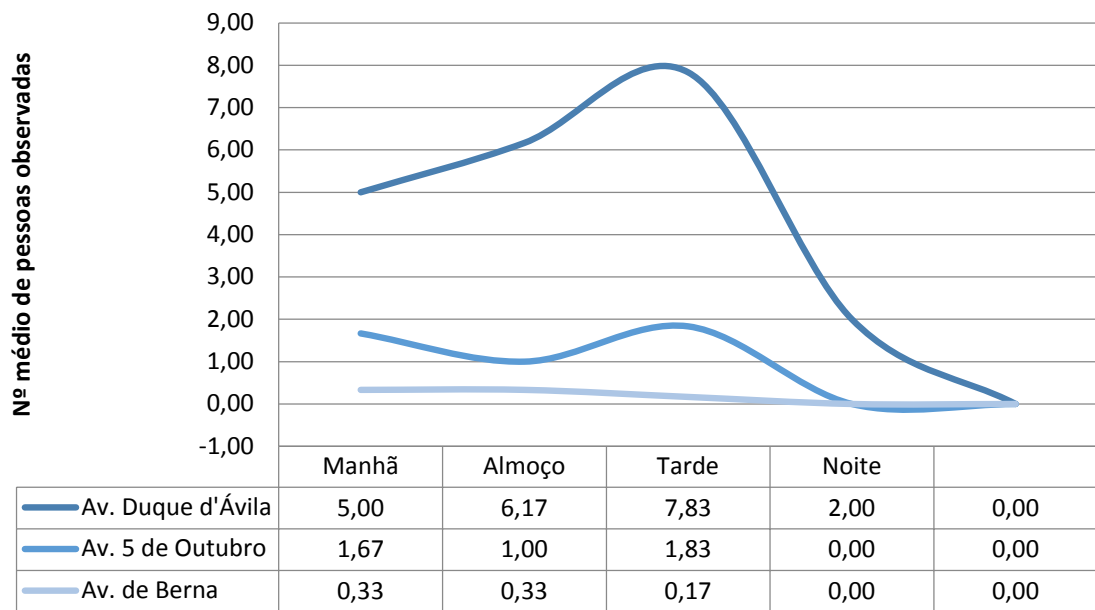
Compras



Exercitar



Sentar



ANEXO VII

MAPA DA REDE VIÁRIA EM LISBOA



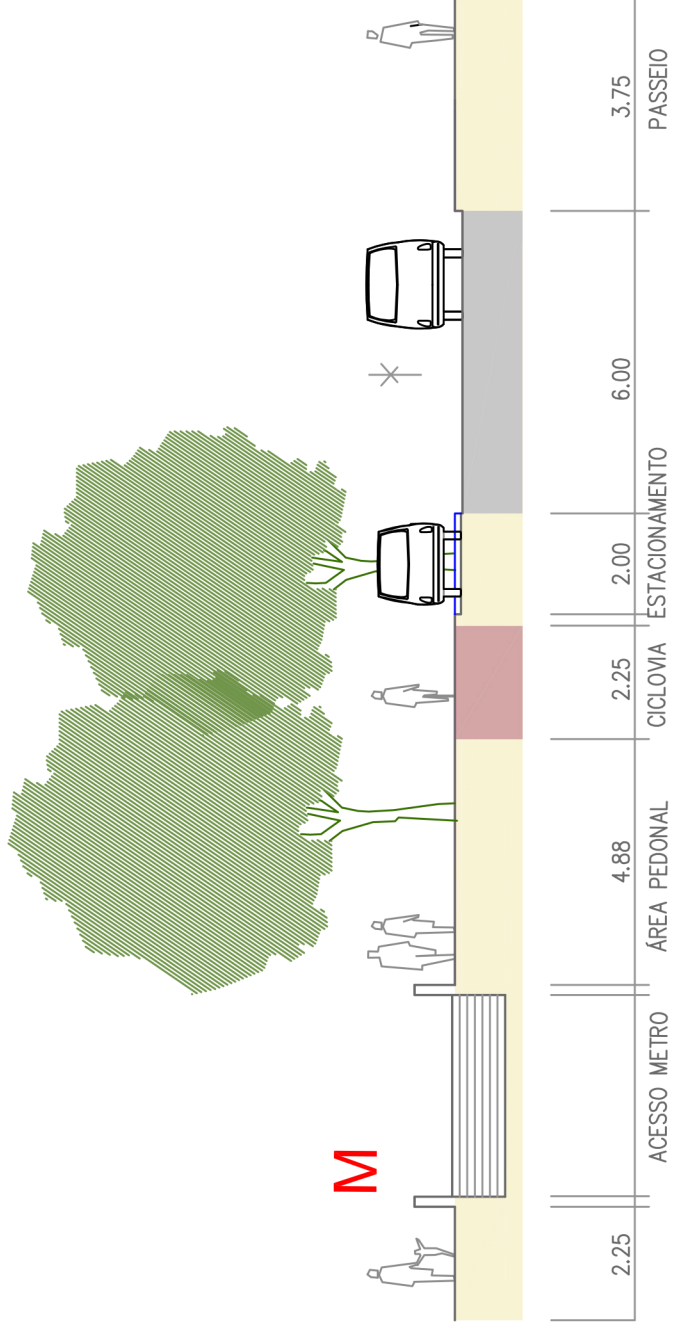
ANEXO VIII

Desenhos

Plantas das avenidas analisadas



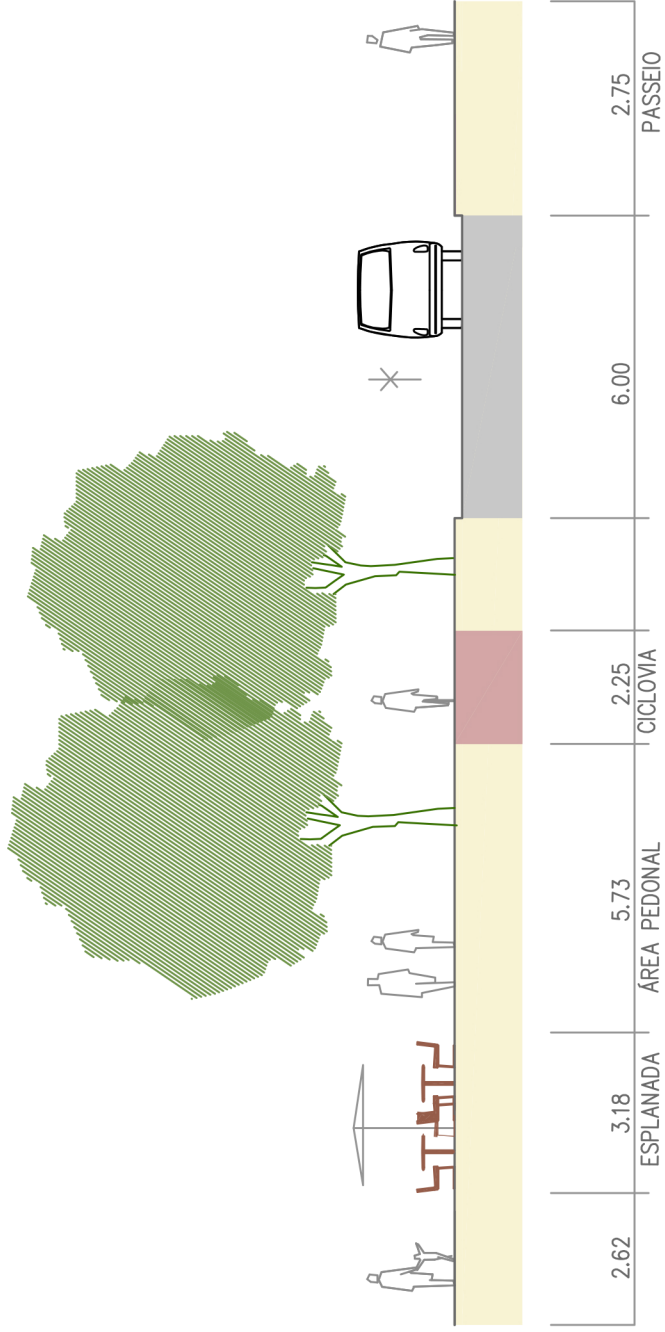
AVENIDA DUQUE D'ÁVILA



Corte A' A

Escala 1:150

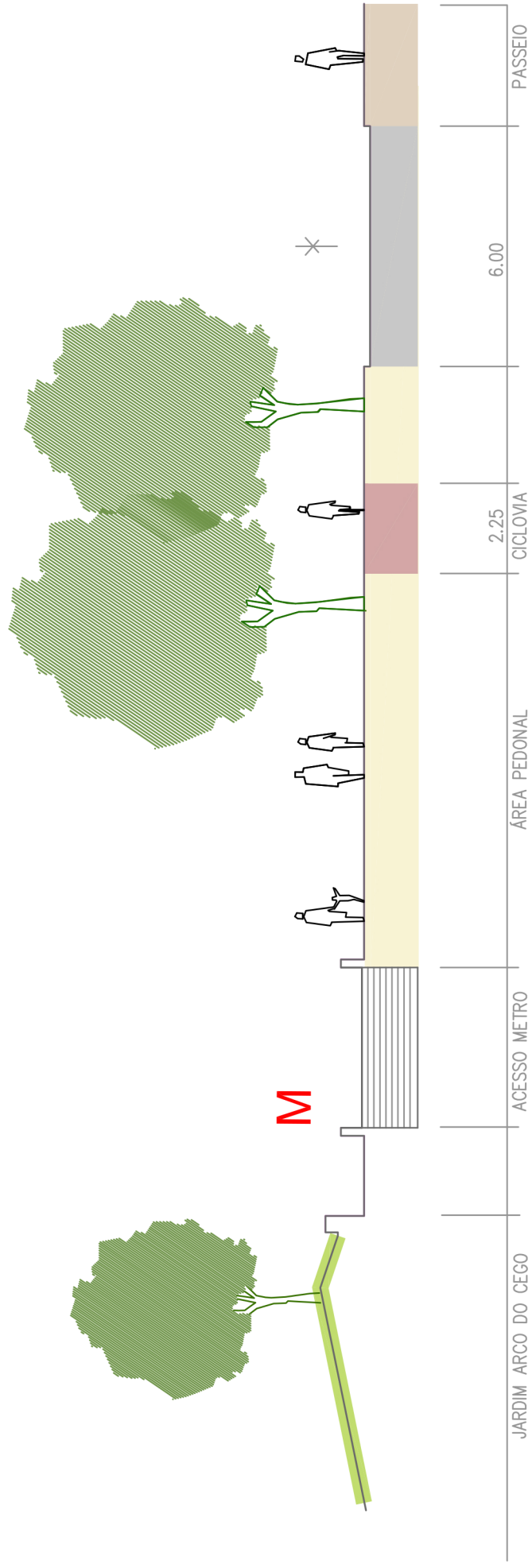
AVENIDA DUQUE D'ÁVILA



Corte B' B

Escala 1:150

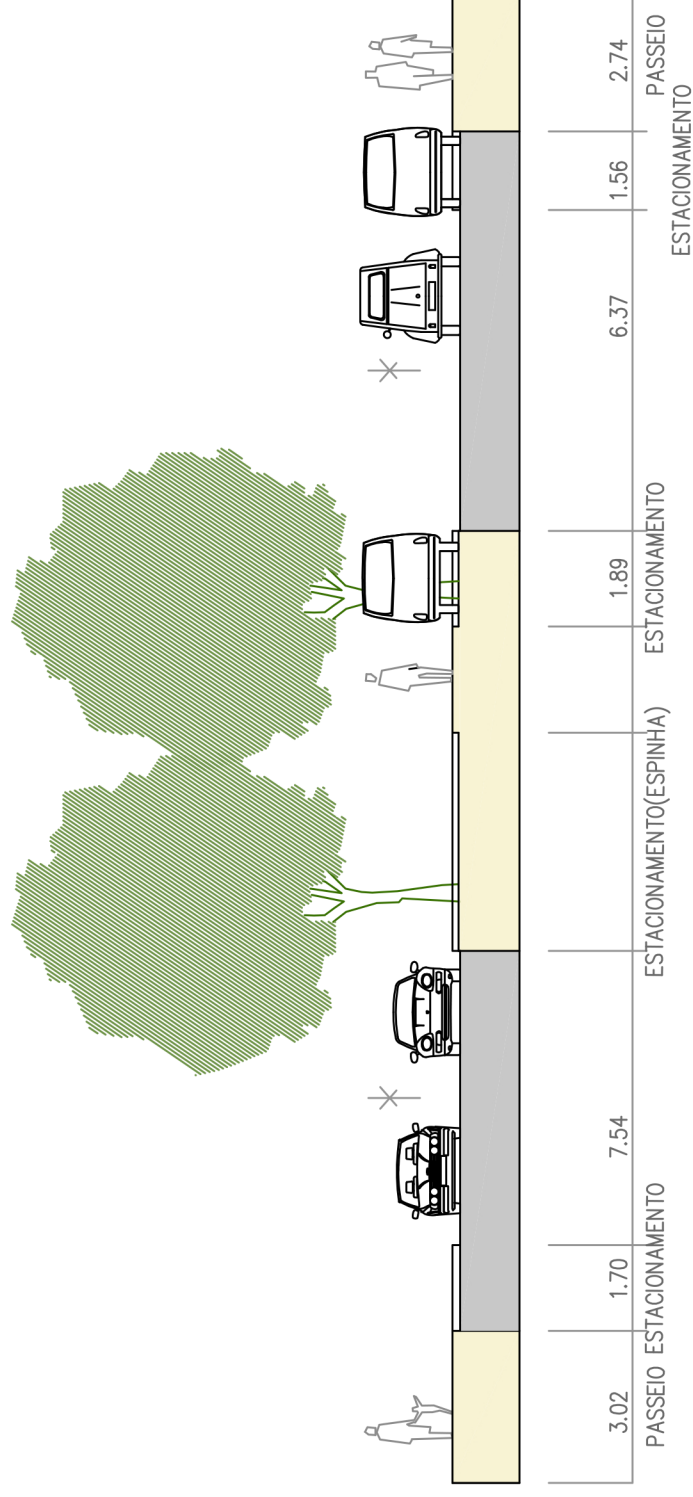
AVENIDA DUQUE D'ÁVILA



Corte C' C

Escala 1:150

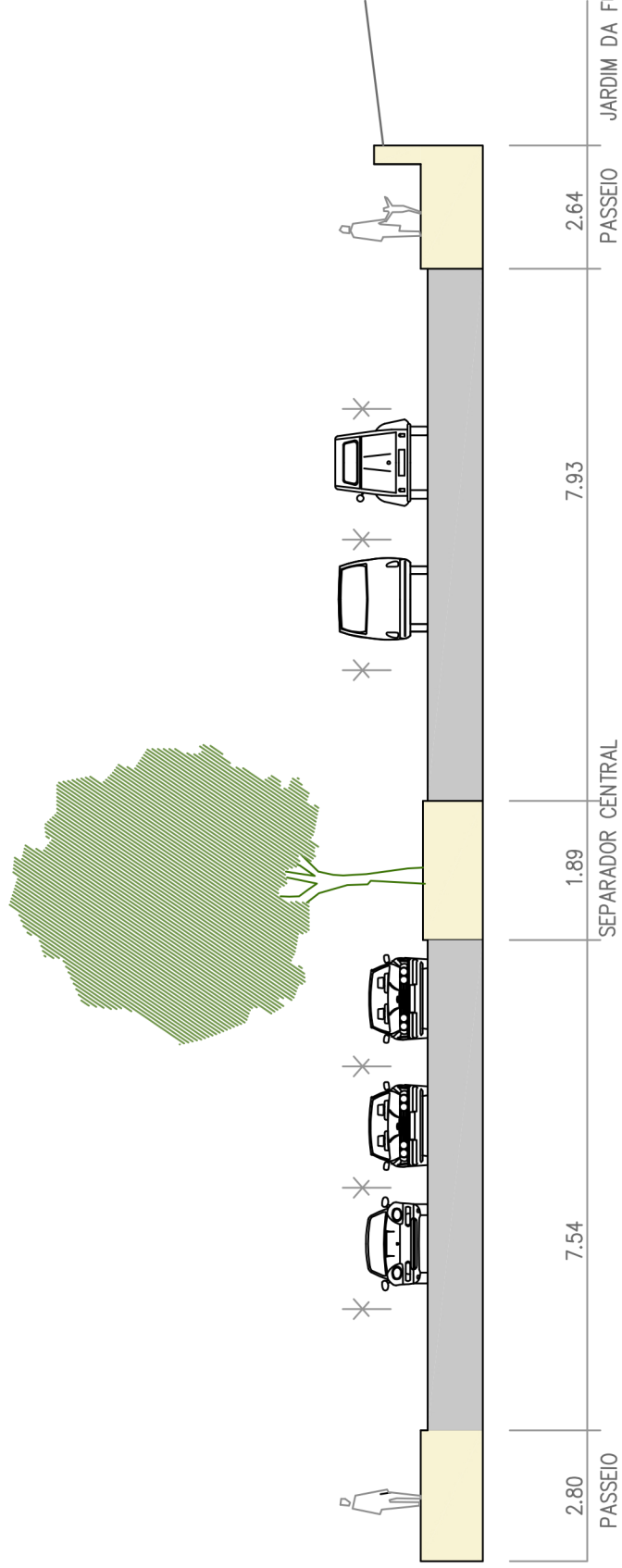
AVENIDA 5 DE OUTUBRO



Corte D' D

Escala 1:150

AVENIDA DE BERNA



Corte E' E

Escala 1:150